ANNO XXXIX - N. 2 COPIE 185.000 FEBBRAIO 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Il bilancio dell'Aeronautica italiana diminuito di 58 milioni.

L'ultimo Consiglio dei Ministri ha preso in esame gli stati di previsione delle spese per i vari Ministeri nella gestione finanziaria 1º luglio 1932-XI - 30 giugno 1933-XII, rinviando quelle non assolutamente inderogabili ed urgenti.

La spesa effettiva per il Ministero dell'Aeronautica risulta stabilita: in L. 695.948.000, con una riduzione di L. 58.000.000 circa rispetto all'esercizio in corso.

Borse di studio per la specializzazione negli studi aeronautici.

Il Ministero dell'Aeronautica ha indetto un concorso per l'assegnazione di tre borse di studio, di L. 6000 ciascuna, per l'anno 1932-33 presso la Scuola di Ingegneria di Roma ed altrettanto presso quella di Torino.

I concorrenti dovranno possedere la laurea in ingegneria conseguita non anteriormente al 1º luglio 1927.

Il primo volo di un nuovo apparecchio a vela italiano.

Il 22 dicembre dello scorso anno, sul campo di aviazione « Ugo Niutta » di Capodichino, il pilota Nicolò Lana ha effettuato con ottimo risultato il collaudo di un nuovo tipo di aeroplano senza motore, costruito dalle Officine Ferroviarie ed Aeronautiche Meridionali su progetto dell'Ing. Galasso.

Il «record» internazionale di altezza per velivoli da turismo.

Il giorno 18 dicembre 1932 l'asso Donati ha raggiunto la quota di 8834 metri con un apparecchio da turismo, battendo così il *record* internazionale di altezza per apparecchi da turismo. Pochi giorni dopo il Donati ripeteva la prova migliorando sensibilmente il *record* precedente e raggiungendo i 9282 metri.

Per il suo tentativo il pilota Donati ha impiegato un apparecchio «AS. 1» modificato e dotato di un motore di costruzione della Compagnia Nazionale Aeronautica del tipo « C 7 ».

Il precedente *record* di altezza era detenuto dal pilota tedesco Waldemar Voigt, che l'aveva conquistato con metri 7521.

Le caratteristiche principali del motore « C 7 » impiegato e montato su l'« AS. 1 », sono le seguenti: sette cilindri a stella con 2900 cmc. di cilindrata, 4800 giri, potenza 170 HP, peso 120 kg., ingombro minimo 76 cm.

Il pilota Donati ha già compiuto due altre prove per la conquista del primato di altezza: la prima il 21 dicembre 1927 a bordo di un apparecchio « AC. 3 » militare con motore Jupiter Romeo durante la quale raggiunse m. 11.841 di altezza, la seconda il 19 gennaio 1930 a bordo di un Fiat « AS. 1 » con motore Fiat A 50 durante la quale raggiunse i m. 6782.

Una bella prova di volo a vela per la conquista del « Trofeo Castiglioni ».

Come è noto questa gara ha per base di classifica lo sviluppo del volo in durata e distanza in rapporto alla differenza di quota fra il punto di partenza e il punto di arrivo, in base ad una speciale formula.

L'ultima assegnazione del trofeo era stata fatta al Dott. Cattaneo dell'Aero Club di Milano nel 1925 e da allora la gara non si era più svolta. L'11 dicembre dello scorso anno, il pilota Rolandi dell'Aero Club « Gino Lisa » di Torino, lanciandosi dal Campo dei Fiori tentava di aggiudicarsi il trofeo per l'anno 1932. Spiccato il volo dalla quota di 1170 metri l'Ing. Rolandi ha tenuto l'aria per 25 minuti e 46 secondi atterrando ad una quota di 270 metri presso il paese di Corgeno. Il percorso fra il punto di lancio e quello di arrivo è stato di km. 15,700. Il trofeo è stato assegnato al Rolandi.

Nuova linea aerea Milano-Zurigo.

La nuova linea aerea Milano-Zurigo che, per le linee cui si riallaccia nella grande città svizzera, mette l'Italia in rapida comunicazione con Parigi e Londra, inizierà il suo traffico regolare nella primavera prossima.

Nel corso del 1932 furono effettuati dei voli sperimentali fra i due capolinea ed in base alla esperienza allora fatta si è deciso iniziare il traffico regolare.

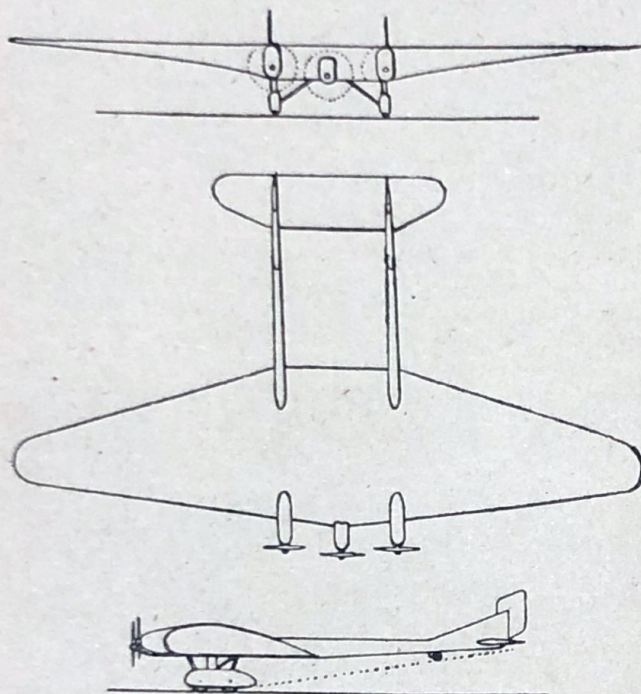
La Milano-Zurigo verrà esercita dalla Società Avio Linee Italiane.

Il volo turistico di Massai e Robbiano da Roma alla Guinea Portoghese.

Nel secondo anniversario della transvolata atlantica dall'Italia al Brasile, due piloti italiani della riserva aeronautica, il giornalista Mario Massai del *Corriere della Sera* e il Dott. Leonida Robbiano si sono recati in volo, sopra un Caproni 105, da Roma a Bolama (km. 6000) per porgere un memore omaggio alla memoria degli aviatori Boer, Barbicinti, Nensi, Imbastari e Fois, ivi gloriosamente caduti.

L'aeroplano « tutt'ala » Gasperi.

L'Ing. Mario Gasperi ha progettato un aeroplano del tipo ad ala spessa, senza fusoliera, ossia un aeroplano « tutt'ala » il quale realizzerebbe nei confronti degli altri tipi di velivoli, una maggior leggerezza di struttura (intendendo con leggerezza il rapporto fra peso totale e peso a vuoto) ed un'efficienza aerodinamica anche doppia di quella dei normali apparecchi oggi in esercizio.

L'ala di questo velivolo ha un allungamento a profilo variabile lungo tutta l'aper-

AEROPLANO « TUTT'ALA » GASPERI.

tura con parametro di grossezza massima 0,218. L'apertura alare è di m. 45 e la superficie portante di mq. 343. L'ala contiene, nella sua parte centrale, un ambiente capace di alloggiare 40 passeggeri. I travi di coda sono del tipo a fusoliera; il carrello è a 4 ruote, due a due in *tandem*. I castelli motore sono del tipo a mensola sporgente dal bordo d'attacco dell'ala.

Prove eseguite sul modello presso il Laboratorio d'Aeronautica di Torino hanno dimostrato che l'efficienza massima di questo apparecchio è 15, dell'ordine cioè di quella dei delicati aeroplani da *record* di distanza e quasi doppia di quella media degli aeroplani commerciali.

Le caratteristiche principali dell'aeroplano progettato dal Gasperi sono:

apertura alare	m. 45
superficie portante	mq. 343
potenza (3 motori)	CV 3000
peso a vuoto	kg. 12.500
peso totale	kg. 16.500
velocità massima	km.-ora 235
velocità minima	km.-ora 110
autonomia (col carico di 40 passeggeri) alla velocità di 200 km.-ora	km. 3.700
a velocità economica	km. 5.200
quota di tangenza teorica	m. 6.300

La posta aerea per l'interno della Tripolitania.

E' stato recentemente iniziato il servizio della posta aerea da Tripoli per l'interno della colonia con apparecchi dell'Aviazione della Tripolitania.

Le partenze avvengono per ora ogni lunedì per Bu-Ngem e Hon, con ritorno per Sciuref, Gheria e Misda. Da Hon il servizio si dirama per Brak, Sebca e Murzuk, da dove ogni due settimane si prolunga per Ghat. Ogni mercoledì avviene la partenza da Sirte per Hon con ritorno, passando per Bu-Ngem; ogni lunedì da Tripoli per Gadames, seguendo il percorso Nalut, Sinauen e Derg.

La sicurezza del traffico aereo.

Una società di assicurazioni inglese ha compilato una statistica degli incidenti mortali che si verificano con gli attuali mezzi di trasporto stradali e con i velivoli. Secondo tale statistica si avrebbe *un incidente mortale* per ogni:

km.	108.000	su	ferrovie e tranvai
»	137.000	»	motociclette
»	260.800	»	auto-omnibus
»	262.400	»	auto-vetture private
»	380.800	»	autocarri
»	446.400	»	auto-pubbliche
»	560.000	»	aeroplani da sport e privati
»	1.518.400	»	aeroplani del traffico regolare.

Trattandosi di dati forniti da una compagnia di assicurazione non v'è motivo di dubitare della loro esattezza. Statistiche analoghe compilate in Germania dànno, del resto, cifre analoghe.

Linea aerea per Parigi in concorrenza con le Imperial Airways.

Nella prossima primavera entrerà in esercizio un nuovo servizio aereo Londra-Parigi, gestito da una compagnia inglese non sovvenzionata.

Gli apparecchi adibiti a detta linea avranno una velocità superiore alle 100 miglia orarie.

Punto di partenza della stazione londinese sarà l'aerodromo di Gatwick a circa 10 miglia a sud di Croydon.

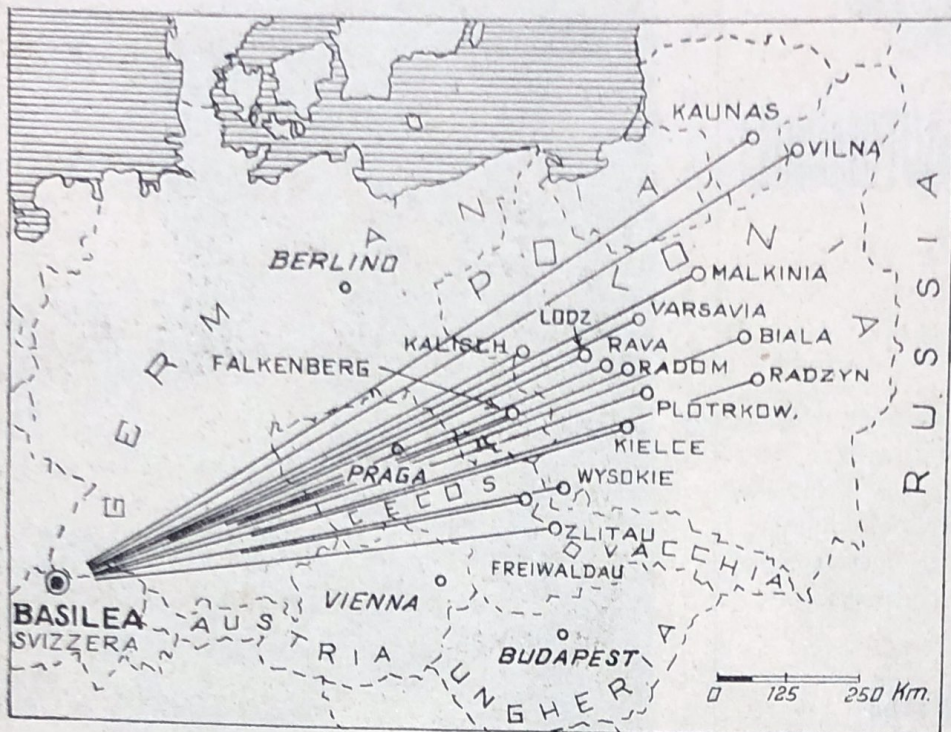
La scelta dell'aerodromo di Gatwick è dovuta al fatto che in detta zona la nebbia si riscontra in minore formazione, rendendo quindi possibile una maggiore regolarità dei servizi aerei stessi.

Il traffico aereo in Giappone.

I seguenti dati si riferiscono al traffico aereo giapponese negli ultimi sette anni:

Anno	Numero dei voli effettuati	Chilometri percorsi	Ore di volo
1925	11.765	579.249	4.688
1926	14.777	762.353	5.948
1927	17.987	878.230	7.313
1928	17.051	1.103.818	8.432
1929	20.628	1.711.683	12.108
1930	30.018	2.346.025	13.459
1931 (1° semestre)	21.479	1.229.805	8.473

Coppa Gordon Bennet.

Il presidente della Lega Internazionale Aviatori, Clifford Harmon, ha messo a disposizione dell'amministrazione della Gordon Bennet una coppa che costituirà il premio per la gara che avrà luogo l'anno 1933.

Come per le coppe precedenti, essa passerà in possesso della Nazione che avrà vinto tre gare consecutive.

La nuova coppa è la quarta che sia stata messa in palio per la Gordon Bennet.

La cartina e la elencazione qui sotto riportata danno i principali risultati della gara 1932, con l'indicazione della nazionalità dell'aerostato, della località d'atterraggio e della distanza percorsa.

Stati Uniti ... Vilna (Wilno) (Polonia); km. 1536;
Stati Uniti ... Kaunas (Lituania); km. 1383;
Germania..... Rawa Malowieska; km. 1052;
Svizzera ...... Inowlodz (Polonia); km. 999;
Svizzera ...... Kalisz (Polonia); km. 894;
Germania..... Kielce (Polonia); km. 852;
Svizzera ...... Rasselwitz (Germania); km. 795;
Francia....... Falkenberg (Germania); km. 789;
Austria .... Zlitau (Cecoslovacchia); km. 686.

Il più grande hangar per dirigibili.

Si sta ultimando in questi giorni alla base aeronautica di Sunnyvale (California) un hangar colossale, che è destinato a ricoverare le aeronavi giganti della Marina da guerra americana. Esso ha una lunghezza totale di 340 metri, con una larghezza di 94 e un'altezza di 60 metri. La sua costruzione ha richiesto l'impiego di 8500 tonnellate di acciaio: per poter farsi un'idea dell'enorme quantità rappresentata da questa ingente massa metallica, sarà opportuno ricordare che la costruzione della torre Eiffel ne ha richiesto una quantità sensibilmente minore e cioè 7000 tonnellate sole. Il costo di questa gigantesca opera si aggirerà sui 30 milioni di franchi.

Nuovo tipo di velivolo con motore da motocicletta.

All'Aero Club di Hanworth hanno avuto luogo alcuni voli sperimentali di un nuovo aeroplano minuscolo con un motore da motocicletta, che può trasportare due persone e volare per 80 miglia con 4 litri di benzina.

Il nuovo modello è un biposto monoplano ad ala alta, ricavato da un tipo di apparecchio senza motore del Lowe Wylde. La caratteristica essenziale del motore, un Victor da 6 HP, è di essere del tipo da motocicletta, un po' più leggero e più rumoroso.

La velocità massima raggiunta dal velivolo è stata di 52 miglia orarie; quella di crociera 35 e quella di atterraggio circa 18.

Il nuovo apparecchio sarà prezioso soprattutto per la semplicità con la quale sarà possibile l'istruzione degli allievi piloti, portandoli rapidamente al volo autonomo. La velocità troppo bassa non lo renderà molto adatto per i voli turistici poichè, con un vento contrario di 25-30 miglia all'ora, la velocità d'avanzamento sarebbe ridottissima esaurendo quindi in breve tempo la riserva di carburante; per contro gli aeroplani di questo tipo potranno atterrare quasi dappertutto e rifornirsi alla pompa di benzina più vicina.

Pratiche applicazioni dell'aviazione in America.

Sono stati impiegati degli aeroplani per la conservazione degli stormi di anatre i quali si trovano nella quasi impossibilità di procurarsi il nutrimento a causa del rapido sopravvenire del gelo. Mediante un apparecchio da trasporto è stato sparso sul ghiaccio il contenuto di 25 balle di semi varî da 25 libbre ciascuna. In seguito l'operazione è stata ripetuta. Con un altro apparecchio, e per iniziativa del Ministero dell'Agricoltura, sono state eseguite varie fotografie aeree degli stormi di anatre che si riposavano sull'acqua in prossimità di Washington.

Nella zona del canale di Panama, aeroplani militari sono stati adibiti, dai funzionari del servizio di igiene, per irrorare i territori infestati da zanzare.

Nelle isole Havaii un apparecchio da bombardamento è stato adibito alla caccia delle zanzare mediante trappole speciali. Queste trappole consistono in lastre cosparse di preparato adesivo. La cattura di questi insetti mediante tali trappole, dà indicazioni sufficienti per individuare la provenienza degli sciami.

Speciale zattera per il recupero dei velivoli delle navi portaerei.

Prossimamente a bordo di una nave portaerei sarà fatto l'esperimento di una speciale zattera di tela larghissima che può essere fissata dietro la nave sulla quale devono atterrare gli aeroplani. L'esperimento mira a superare le difficoltà che incontravano gli aeroplani nello scendere sulla coperta delle navi portaerei.

L'incremento del traffico aereo in Germania.

Le ultime statistiche del traffico aereo su tutta la rete di comunicazioni della Lufthansa, indicano un incremento del 7,2 per cento sul 1931 e del 13,7 per cento sul 1930 nel numero dei passeggeri trasportati.

Aeroplani per alte velocità.

Tra gli aeroplani per alta velocità di recente costruzione, merita essere segnalato il monoplano ad ala bassa « Gee Bee Super-Sportster », costruito negli Stati Uniti d'America.

Caratterizzato da dimensioni ridottissime (sette metri d'apertura alare e poco meno di cinque metri di lunghezza) questo aeroplano con un motore da 535 CV del tipo P. W. Wasp Junior ha raggiunto la velocità massima di 434 km.-ora e la velocità di crociera di 370 km.-ora.

Un servizio aereo regolare fra il Giappone e la Manciuria.

E' stato inaugurato recentemente il servizio aereo regolare, postale e per passeggeri, fra il Giappone e la Manciuria. La nuova linea tocca tutte le principali città mancesi e si estende ad est fino a *Lung chin tsun*, via Kirin, e a nord fino a *Tsitsihar*, via *Harbin*. La nuova linea rende possibile di compiere il viaggio da Tokio a Chang chun in un giorno e mezzo.

Statistica dei viaggiatori aerei negli Stati Uniti.

Da una statistica precisa fatta sulle grandi linee transcontinentali (Transcontinental and Western Air Lines) è risultato che negli Stati Uniti la percentuale dei viaggiatori occasionali è del 40 % mentre il rimanente 60 % è costituito da viaggiatori che normalmente impiegano l'aeroplano per ragioni di affari.

Questi risultati contrastano con quelli ottenuti due anni or sono, allorchè quasi il 90 % dei viaggiatori faceva il suo primo volo.

Modificazione della rotta aerea per l'India.

La rotta aerea per l'India, lungo il Golfo Persico, è stata deviata per evitare l'atterraggio sul territorio Persiano. Ciò in conseguenza del rifiuto del Governo persiano di rinnovare il permesso di sorvolo dei velivoli britannici, permesso scaduto il 1° ottobre scorso.

Gli apparecchi della Imperial Airways da e per l'India, seguono ora la rotta lungo la costa meridionale del golfo.

In conseguenza di questo cambiamento il servizio aereo postale per Cipro è sospeso, e la corrispondenza per la Persia viaggia per via aerea sino a Bagdad o Basra proseguendo poi con mezzi ordinari.

Le ali dei velivoli difese dal ghiaccio.

Un sistema atto ad impedire la formazione di incrostazioni di ghiaccio sulla superficie delle ali e dei piani di coda dei velivoli, è stato definitivamente adottato dalla società americana « Transcontinental e Western Air Company », che lo ha fatto applicare su tutti gli apparecchi destinati ai servizi notturni ed alle linee che attraversano regioni dove il clima è particolarmente freddo.

Il sistema consiste in una serie di tubi di gomma applicati in diversi punti delle ali e dei piani di coda; i tubi, normalmente tenuti sgonfi, possono rapidamente essere gonfiati per mezzo di aria compressa e quindi successivamente sgonfiati. Questo movimento alternato impedisce la formazione di incrostazioni di ghiaccio, assai pericolose per la sicurezza degli aeroplani.

La sonda acustica impiegata anche nell'aviazione.

I sondaggi acustici, ad onde sonore oppure ultrasonore, sono da tempo impiegati, con ottimi risultati, nella marina mercantile ed in quella militare, e di essi si è occupata a suo tempo la nostra Rivista (cfr. *Le Vie d'Italia*, luglio 1925 e febbraio 1928). Ricordiamo che, con tali sistemi, la nave può conoscere in ogni istante, sia la profondità delle acque nelle quali si trova, sia la eventuale presenza di ostacoli lungo la sua rotta e la distanza di essi, misurando l'intervallo di tempo che intercorre fra la emissione del segnale sonoro od ultrasonoro e la ricezione della corrispondente eco: la velocità delle onde delle quali ci si serve è nota, e nel tempo suddetto lo spazio fra la nave ed il fondo marino o l'ostacolo è stato percorso due volte (viaggio di andata e ritorno del fascio di onde). Il calcolo risulta quindi facilissimo, ed appositi apparecchi danno anzi addirittura la distanza o la profondità in metri. Questi interessanti e speditissimi sistemi di segnalazione vengono ora proposti anche per gli aeroplani e per i dirigibili, in quanto, in caso di nebbia o nella oscurità in genere, le indicazioni dell'altimetro (barometro indicatore di altezza), oltre ad essere soltanto approssimate, sono sempre riferite al punto per il quale è stato regolato l'apparecchio (di solito il livello del mare) e non danno quindi la reale altezza dell'aeromobile sul suolo. Esperienze compiute recentemente sopra dirigibili ed aeroplani muniti di sonde acustiche di vario tipo (Behm, Florisson, Laboureur-Dubois) hanno dimostrato come l'adozione generalizzata di detti dispositivi permetterebbe di aumentare notevolmente la sicurezza della navigazione aerea.

Servizio postale Inghilterra-Australia.

Il Governo australiano ha deciso il progetto di servizi aerei imperiali. Il piano comporta: istituzione di un servizio postale Australia-Inghilterra in collaborazione con il servizio attuale Inghilterra-India. Il nuovo servizio seguirebbe la strada delle Indie olandesi con fermate a Batavia, Soerabaia, Bima e Dilli; istituzione di linee aeree tra Porto Darwin e le capitali degli Stati federali australiani.

Torpedine aerea che potrà raggiungere 50 mila metri di altezza.

L'ingegnere tedesco Pietsch ha intenzione di costruire una torpedine aerea spinta da un piccolo motore, che potrà secondo i suoi calcoli, giungere ad una altezza di 50 mila metri e servire di mezzo per l'esplorazione scientifica della stratosfera. Questa torpedine potrà pure trasportare dei carichi del peso di parecchie tonnellate alla distanza di oltre 1000 km.

VARIE

Corsi di Cultura e di Lingua per Stranieri e Connazionali in Italia.

Anche per il 1933 l'Istituto Interuniversitario Italiano, presieduto dal Sen. Giovanni Gentile, ha organizzato i Corsi di Cultura e di Lingua per stranieri e connazionali in Italia.

Il 15 gennaio si sono iniziati i Corsi invernali a *Siena*, che dureranno fino al 12 marzo; nell'estate si avranno anche Corsi dal 30 luglio al 17 settembre.

A *Firenze* si svolgeranno Corsi primaverili dal 2 marzo al 31 maggio, ed estivi dal 14 luglio al 28 agosto; mentre Corsi di Arte Bizantina avranno luogo a *Ravenna* dal 21 aprile al 4 maggio.

Corsi a carattere prevalentemente artistico-culturale saranno organizzati anche dal 7 maggio al 31 maggio e dal 6 luglio al 29 agosto a *Roma*, dal 25 giugno al 9 luglio a *Faenza*, presso quel Museo Internazionale della Ceramica; dal luglio all'ottobre a *Perugia*, presso la Regia Università Italiana per Stranieri; dal 20 al 31 agosto, a *Pisa*, corsi di Diritto Corporativo; a *Varese* i corsi di cultura medica, dal 3 al 17 settembre; ed infine a *Venezia* dal 3 al 30 settembre.

Nel programma dell'Istituto figurano inoltre i corsi presso l'Accademia Musicale «Chigi» a *Siena* (3 luglio-3 settembre) e le rappresentazioni classiche di *Siracusa* (aprile maggio).

Com'è noto, i partecipanti ai corsi godranno di importanti riduzioni e facilitazioni sulle ferrovie italiane, usufruiranno del visto gratuito sui passaporti, ed avranno libero ingresso a tutti i monumenti, musei, gallerie, scavi del Regno d'Italia e della Città del Vaticano.

Gli interessati potranno richiedere informazioni e programmi all'Istituto Interuniversitario Italiano (28, via del Tempio di Giove, Roma).

La 3ª Fiera dell'Artigianato a Firenze.

Dal 19 marzo al 2 aprile 1933 sarà effettuata in Firenze la III Fiera dell'Artigianato che presenta ai commercianti di tutto il mondo un vasto e vario assortimento di prodotti nuovi, rispondenti ai bisogni attuali, armonizzati con il gusto della casa moderna. E la presentazione delle cose in un suggestivo ambiente artistico, sarà accompagnata da listini di prezzi, ridotti al minimo, onde sian resi accessibili alle capacità d'acquisto di ogni classe di visitatori.

La IIª Mostra Nazionale di Floricoltura (Aprile 1934).

Il successo ottenuto con la Iª Mostra Nazionale di Floricoltura, piante ornamentali e decorative, che ebbe luogo a San Remo nel decorso anno, e che, così degnamente esaltò questa branca dell'orticoltura italiana, ha spinto varie Istituzioni della Provincia di Imperia a costituire un Ente Autonomo « Mostre Floreali » San Remo, avente lo scopo di curare la preparazione e l'esercizio di mostre biennali floreali a carattere nazionale, per la migliore valorizzazione della floricoltura, nonchè di studiare e promuovere ogni altra iniziativa di carattere analogo.

L'Ente è sorto per volontà e sotto gli auspici della Città di San Remo, del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Imperia, della Provincia di Imperia, dell'Ente Autonomo per le Stazioni Climatiche di San Remo, Ospedaletti e Bordighera, della Cattedra Ambulante di Agricoltura, della Stazione Sperimentale di Floricoltura, del Sindacato Tecnici Agricoli, della Federazione Agricoltori e della Federazione Commercianti.

Il bilancio annuo dell'Ente ascende a circa mezzo milione (circa un milione per ogni biennale) oltre l'uso a carattere permanente della Villa Municipale di San Remo (ex Villa Ormond) con relativo parco e giardini per l'estensione di circa 50.000 metri quadrati.

L'Ente, già costituito di fatto, si è messo all'opera e fra breve sarà largamente distribuito il programma della *II Mostra Nazionale di Floricoltura piante ornamentali e decorative, arti e industrie affini*, che avrà luogo a San Remo nell'aprile del 1934.

L'avvenimento acquisterà particolare significato poichè esso sarà il punto di partenza per un programma di lavoro avvenire organico e con obbiettivi professionali e commerciali ben determinati.

3000 caverne esplorate nella Venezia Giulia.

Da una relazione del Cav. Eugenio Boegan, Presidente della Commissione Grotte della Soc. Alpina delle Giulie (Sez. di Trieste del C. A. I.), che riassume anche l'attività speleologica dei varî gruppi locali (di cui alcuni attivissimi, quali ad es. l'Associazione Triestina XXX Ottobre, la Sez. Fiumana del C. A. I., la Sucai, la Soc. di Scienze Naturali di Trieste), si rileva che alla fine di settembre del 1932 il numero di cavità naturali esplorate nella Venezia Giulia era salito alla bella cifra di 3000. Dette cavità si riferiscono alle provincie di Trieste, Gorizia, Istria e Carnaro, e pertanto sono escluse quelle del Friuli, che ammontano a tutt'oggi a circa 300.

Quanto alla distribuzione geografica delle grotte nelle dette provincie, esse vanno così suddivise: Provincia di Trieste, cavità 979, della superficie di kmq. 1231,26, (media 0.7953 per kmq.); Provincia di Gorizia, cavità 556, della superficie di kmq. 2636,15 (media 0.2109 per kmq.); Provincia dell'Istria, 1089, della superficie di kmq. 3703,44 (media 0,2941 per kmq.); Provincia del Carnaro, cavità 376, della superficie di kmq. 1011,03 (media 0,3719 per kmq.).

Tali cavità raggiungono, per quanto riguarda il loro sviluppo orizzontale, una estensione complessiva di metri 132.340 e, a seconda della loro estensione, vanno suddivise come sotto indicato: fino a 10 metri, grotte 1510; dagli 11-25 metri, grotte 652; 26-50 metri, grotte 388; 51-100 metri, grotte 232; 101-200 metri, grotte 131; 201-300 metri, grotte 28; 301-400 metri, grotte 13; 401-500 metri, grotte 12; 501-600 metri, grotte 9; oltre i 600 metri, grotte 25.

Per quanto riguarda la loro profondità, la somma dei dati ottenuti per tutte le 3000 grotte arriva a un totale di 90.451 metri. Fino a 10 metri, grotte 907; dagli 11-25 metri, grotte 964, 26-50 metri, grotte 629; 51-100 metri, grotte 356; 101-150 metri, grotte 91; 151-200 metri, grotte 28; 201-250 metri, grotte 14; 251-300 metri, grotte 4; oltre i 300 metri, grotte 7.

Gli infortuni stradali in Inghilterra nel 1931.

E' stata alcun tempo fa distribuita ai Membri del Parlamento inglese una relazione governativa sugli investimenti ed infortuni di ogni genere verificatisi durante il 1931 sul territorio della Gran Bretagna.

Le cifre fornite da tale documento sono veramente impressionanti, in quanto dànno un totale di ben 6691 persone uccise e di oltre 200.000 gravemente ferite. Confrontati coi corrispondenti dati relativi al 1930, quelli del 1931 mostrano un notevole aumento nel numero degli infortuni stradali gravi (202.119 contro 177.895), ma una sensibile diminuzione nel numero di quelli mortali (6691 contro 7305).

Sul totale delle 6691 persone uccise nel 1931, risulta che, di esse: 1813 furono investite da automobili private, 1399 da autocarri, 1431 da motociclette, 736 da autobus, 184 da motociclette con carrozzino, 118 da trams elettrici, 65 da tassì, 632 da biciclette, e 123 da veicoli a trazione animale.

I tesori romani di Colonia.

Il museo Wallraf-Richartz di Colonia vanta una ricchissima sezione dedicata alle numerose tracce lasciate da Roma sul suolo della Renania. Completamente riordinata in lunghi anni di studio e di selezione, essa è stata riaperta al pubblico il 22 ottobre 1932. La sua caratteristica consiste nell'essere una mostra quasi completa dell'artigianato all'epoca della dominazione romana a Colonia Agrippina, che è il nome classico della moderna Köln. Essa consente altresì di farsi un'idea dei multiformi aspetti della vita dei legionari romani reclutati — come si sa — in tutti i paesi dell'immenso impero.

Anno XXXIX **Sommario del Fascicolo di Febbraio** **N. 2**

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE
TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI
PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

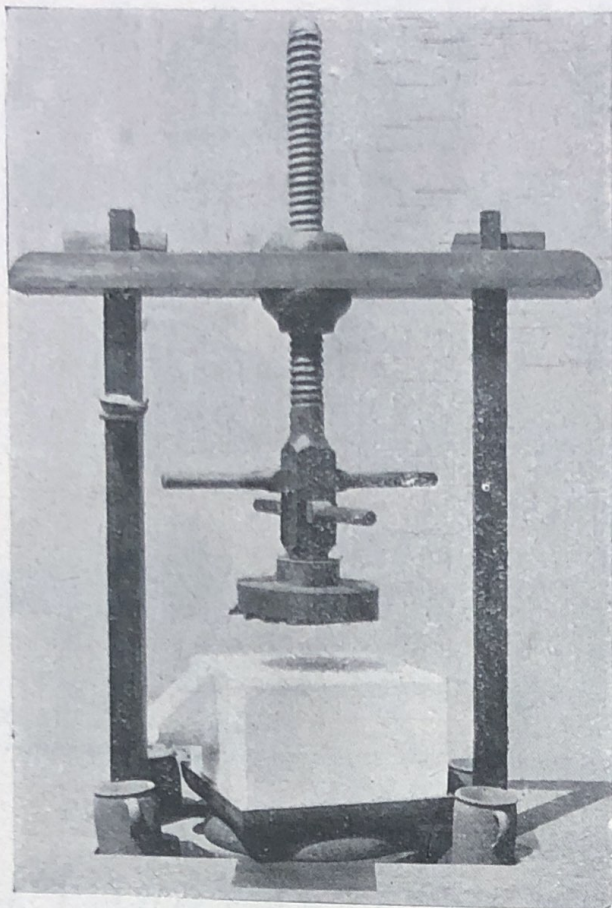
Questa Rivista si compone di: pubblicità: pag. - XVI - testo dalla pag. 81 alla 160 - notiziario dalla pag. 33 alla 72
Anno XXXIX - N. 2 Febbraio 1933 - (A. XI)

MACCHINE E STRUMENTI DELL'ANTICHITÀ
in una nuova sezione del Museo Naz. di Napoli

« Macchina » è, anche nel concetto degli antichi, ogni apparecchio o mezzo meccanico che facilita il lavoro e ne aumenta la produzione ».

Dalla leva posta sotto al masso per sollevarlo, alla impastatrice per preparare la pasta per il pane; dal forcale di legno per ammucchiar la paglia, alla ruota idraulica a pinne; dall'incudine per foggiare i metalli, alla bilancia; dal torchio, alla capra elevatoria: la serie, anche solo delle macchine che ci sono note per il loro uso e nelle loro linee principali, è pressochè infinita.

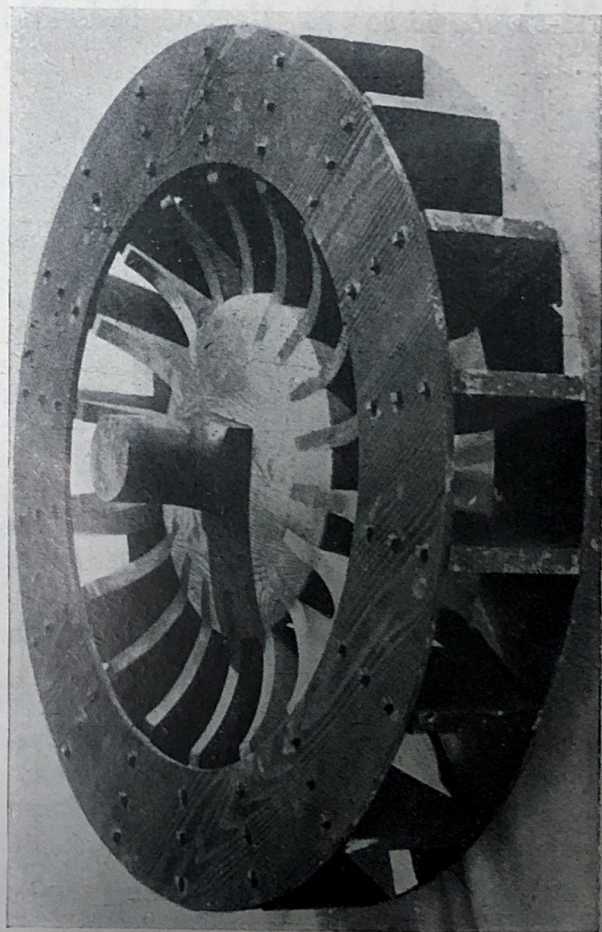
Ma poichè ogni giorno che passa arricchisce il patrimonio delle nostre cognizioni circa le « macchine » dell'antichità, e ogni giorno la terra restituisce un diverso e più perfetto documento che testimonia come l' umanità si sia sempre volta alle stesse ricerche del mezzo meccanico, con la stessa ansia e con il medesimo fine di facilitare il compito e di aumentare la capacità produttiva, noi non possiamo affermare con certezza il grado di perfezione tecnica raggiunta dagli antichi o la varietà delle macchine di cui gli antichi potevano disporre.

Tuttavia, attraverso quanto già possediamo, ci è consentito di seguire con sufficiente approssimazione lo sviluppo dei mezzi meccanici inventati dalle antiche civiltà; e di risalire, per esempio, dal primo torchio, costituito di una trave che pressa l'uva su di un piano, per azione di una leva semplice avente come elemento di pressione pietre ed uomini, al torchio a vite perpetua; dal primo aratro, che il nomade pastore costruì ed usò, e che non fu se non un semplice ramo biforcuto e appuntito, al vomere classico, che più paia di buoi trainavano e che apriva nella terra feconda un solco profondo ed ampio; dal primo orologio-calendario, un pezzo di legno sul quale si intagliava un segno ad ogni trascorrer di notte, alle più varie forme di orologi a sfera, piani e concavi, fino all'orologio tasca-

(fot. R. Soprintend. Antich., Napoli)
IL « TORCULUM » OLEARIO, O PRESSA PER LA SPREMITURA DELLE OLIVE.

bile, al piccolo orologino per la signora elegante del nostro tempo.

Su tutte queste, e su infinite altre macchine giovevoli alla vita pratica, necessarie alle industrie ed all'agricoltura, perfezionate con assidua cura nei secoli da succedentisi generazioni, noi non sappiamo solo ciò che le sculture delle pietre sepolcrali ci mostrano e gli autori ci descrivono, non abbiamo solo una plastica conoscenza degli esemplari che le tombe o la terra ci han conservato, perchè dalle dissepolte città morte — Pompei, ed Ercolano soprattutto — ci sono giunte le macchine medesime, fermate dal cataclisma nell'atto stesso del loro funzionamento e quindi di eloquente evidenza come le impronte di quegli umani che lo « sterminator Vesevo » sorprese e plasmò nella cenere e nel lapillo dell'immane eruzione del 79 d. C.

Se a noi si mostra con parvenza di vita il cane colpito dall'asfissia nel sonno, tuttora fissato alla sua catena e plasmato nelle polveri vulcaniche, è altresì reale — di oggi, vorremmo dire — il carrettino a due ruote (calessino), lasciato dal gastaldo nel portichetto dietro la casa del suo padrone, cui è venuto a recare notizie delle colture: è entrato per la porta di servizio, ha staccato il muletto, e, perchè il carretto non ingombrasse, lo ha ricoverato sotto la tettoia alzandolo dalle stanghe. La cenere accumulatasi impalpabile ed inesorabile, ha « fermato » per noi il calessino progenitore, ascendente diretto di quanti oggi circolano per le campagne.

Di fronte a queste prove di palpitante verismo, i documenti monumentali, epigrafici, letterari che le opere maggiori e minori di cultura riproducono e raffrontano, diventano cose pallide e sbiadite; fredde testimonianze di una vita che fu certamente calda ed armoniosa; documenti che attraverso le discussioni e le descrizioni dei dotti si perdono in un rigido sistema di classificazioni e di osservazioni analitiche con scarso riflesso, anzi talvolta senza alcun collegamento alla vita, per la quale solamente la genialità e la pazienza umana li avevano inventati e perfezionati.

LA RICOSTRUZIONE DELLA ROMANA RUOTA IDRAULICA A PINNE, SULLA BASE DELL'IMPRONTA TROVATA PRESSO VENAFRO.

(*fot. R. Soprintend. Antich., Napoli*)

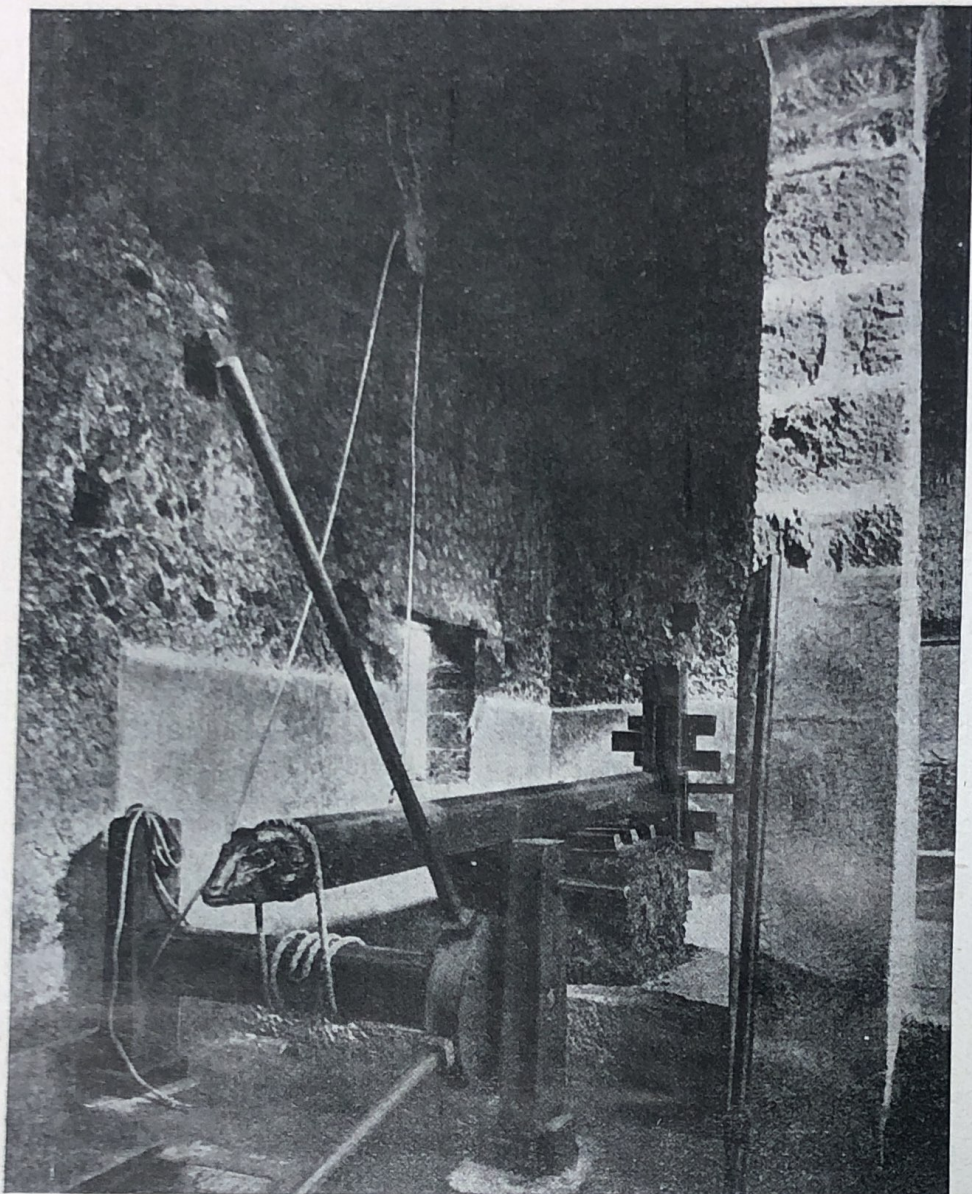
IL PROSPETTO ESTERNO DELLA SEZIONE DI TECNOLOGIA MECCANICA ANTICA DEL MUSEO NAZIONALE DI NAPOLI. — NEL GIARDINO, LA RICOSTRUZIONE DI UNA « PISCINA MARITTIMA », O VIVAIO DI PESCI.

Era quindi — più che necessario — indispensabile riunire il maggior numero possibile di queste macchine, per darci, oltre l'ineffabile conforto di sentirci più vicini agli uomini che le usarono, la possibilità di studiarne, anche con l'occhio del profano, il funzionamento.

È appunto quello che si è fatto in Italia, a Napoli, creando nel grandioso Museo Nazionale di quella città una « Sezione permanente di Tecnologia antica ». Questa riunisce per ora soltanto le macchine rinvenute nel territorio di giurisdizione della Sovrintendenza alle Antichità della Campania: il che non è dir poco, perchè da quella dipende la zona più ricca e più generosa dal punto di vista di « miniera di documenti della vita pubblica e privata degli antichi ». È tuttavia indubbio che, in progresso di tempo, questa Sezione dovrà raccogliere anche altre testimonianze dello stesso genere, pur se provenienti da altre giurisdizioni, se non altro quali elementi di confronto e di integrazione.

Amedeo Majuri, Sovrintendente alle Antichità della Campania e Direttore del Museo Nazionale di Napoli, così come lo è degli Scavi di Pompei e di Ercolano, pensava da tempo di raccogliere e di ordinare alcuni degli apparecchi di meccanica antica che gli scavi eseguiti nella Campania hanno di mano in mano restituito. L'idea originale è oggi fatta realtà, e disseta la nostra arsura di sempre più e meglio sapere come vivessero ed operassero gli uomini che ci hanno preceduto.

La Sezione di Tecnologia e Meccanica Antica ha un valore incalcolabile sotto questo aspetto e ci fornisce la prova di venti secoli di nobiltà costruttiva meccanica: tanti ne contano ormai alcune macchine in uso presso i Romani.

I quali, quando i tre quarti del genere umano ancora si vestivano di pelli e mangiavano carne cruda, già vantavano industrie razionali ed usavano ingegnosi meccanismi: quali i cuscinetti a sfera ritrovati ad Ercolano, la

(*fot. R. Soprintend. Antich., Napoli*)

UN « PRELUM », O TORCHIO VINARIO RICOSTRUITO, CHE MOSTRA CHIARAMENTE IL SUO FUNZIONAMENTO.

che se l'idea del prof. Majuri, sostenuta da un solenne voto della R. Accademia di Archeologia, si è potuta ora attuare malgrado le varie e gravi difficoltà, ciò è stato grazie ad una amichevole intesa con la « Società per il Progresso delle Scienze » e mercè gli aiuti dei Ministeri dell' Educazione Nazionale e dell' Agricoltura; e se la collezione presenta monumenti completi e scientificamente ricomposti, ciò si deve in particolar modo all' opera intelligente del cav. Luigi Jacono, fervido collaboratore del prof. Majuri e Ispettore Generale per le opere portuali e marittime dell'Antichità, geniale e sicuro studioso di tecnologia antica.

Dalle sale a pianterreno del Museo, ove sono raccolti alcuni fra i più celebrati capolavori d'arte scultoria, si passa in un vasto, arioso giardino, dalle classiche linee geometriche ravvivate da sculture ornamentali; piacevole punto di sosta pel visitatore che desidera di raccogliersi un po' in sè stesso dopo la visione di tante meraviglie.

Al centro del cortile, fra i due settori del giardino, non è stata collocata una fontana di tipo comune — quale sarebbe stato facile comporre e ricostruire valendosi delle molte vasche e tazze marmoree di cui il Museo è ricco — bensì la riproduzione fedelissima, nella scala di 1 a 10, di una « piscina marittima » che adornava una delle più sontuose ville romane di età repubblicana, od augustea, a Formia.

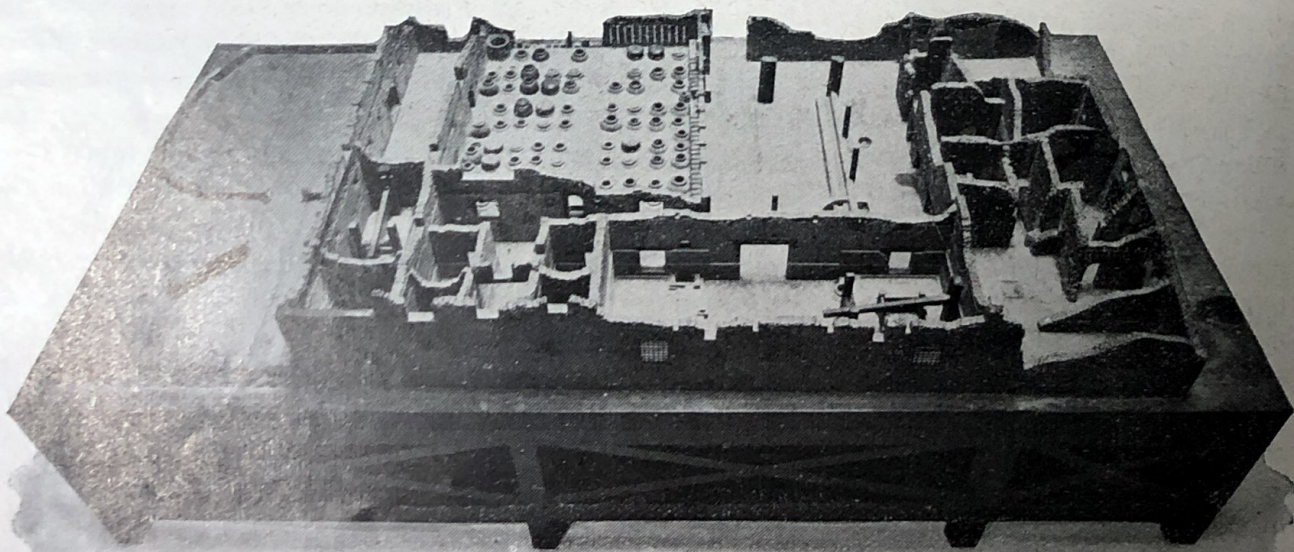
Rilevata con grandi cure, la « piscina »,

già citata ruota a pinne rinvenuta a Venafro, per trasformare la forza idraulica in energia industriale, e quello che si potrebbe ben definire lo « scaldabagno », in uso a Pompei.

Al Museo napolitano non si vedono solo macchine isolate — il che sarebbe già molto e miracoloso — come le videro gli antichi; ma completi sistemi di meccanismi per la lavorazione dei prodotti della terra.

È Pompei, soprattutto, che ci dà una superba rassegna di macchine e di impianti per la lavorazione dei prodotti dell'agricoltura e che afferma, sulla realtà di oggetti esistenti, un primato assoluto dell' Italia nel campo della tecnica industriale e della scienza. Prima di passare alla visita dei gruppi di macchine ordinate nella Sezione, è bene accennare

(*fot. R. Soprint. Antich., Napoli*)
INTERNO DELLA SALA DELLA SEZIONE DI TECNOLOGIA MECCANICA ANTICA. - DA SIN. A DESTRA: LA RUOTA IDRAULICA A PINNE; LA «SPHAERA RECTA» (O GLOBO CELESTE); LA SCORTECCIATRICE E LA MOLA DEL GRANO; IL TORCHIO DA UVA; LA «GROMA» O SQUADRO AGRIMENSORIO. - SUL DAVANTI, AL CENTRO: LA MOLA OLEARIA O «TRAPETUM».

divisa in tanti specchi geometrici, mostra ora chiaramente il suo vero funzionamento di vivaio per piscicoltura, con le feritoie a rete metallica che dividevano uno scompartimento dall'altro per l'alimentazione e la riproduzione dei pesci. Il fondo bluastro della vasca, le statuette marmoree che ne adornano, come una vaga cornice, i bordi, due leggiadre sculture di Poseidone e d'Anfitrite, scavate recentemente da un ninfeo di Cuma,

(*fot. R. Soprintend. Antich., Napoli*)
L'APPRESTAMENTO DEL CICLO DELL'INDUSTRIA VINARIA NELLA VILLA RUSTICA ALLA PISANELLA, PRESSO BOSCOREALE. (MODELLO IN PICCOLO).

UNA STADERA A PIATTO.

creano l' illusione perfetta, tanto più che nelle acque azzurrine nuotano alcune murene. Diletto sommo dei signori del mondo — lo sappiamo — era discendere sul margine di questi vivai e gettare il cibo colle loro mani ai pesci vivi, tanto che Cicerone argutamente dice: « I nostri amici piscinarii toccano il cielo col dito se una spigola accetti un corbezzolo schiacciato dalle loro dita ».

Queste piscine, nella scala degli impianti ittici, sono più prossime, come tipo, alle vaschette di vetro che si portavano a tavola con il pesce vivo nell'acqua per la scelta da parte dei convitati, che non ai grandi *vivaria piscium*: vere peschiere industriali, alle quali le acque erano portate tagliando montagne e costruendo acquedotti.

Da questo riposante e vago angolo di verde si accede alla sala della Sezione di tecnologia, organizzata in una galleria porticata, dalle sobrie linee e che accoglierà, oltre la sezione permanente della tecnologia antica, la ricca serie delle sculture e dei marmi decorativi di Baia che, per mancanza assoluta di spazio, non si erano fino ad oggi potuti esporre nelle vaste, sì, ma già troppo costipate sale del pianterreno.

Entrando nella Sezione tecnologica occorre iniziarne il giro ordinatamente; ed è così che la prima macchina che si incontra è forse uno pei pezzi più importanti, documento certo del più alto grado di perfezionamento tecnico al quale l'antichità romana era pervenuta, e che offre elementi di immediato interesse non solo agli studiosi, ma anche ai semplici curiosi.

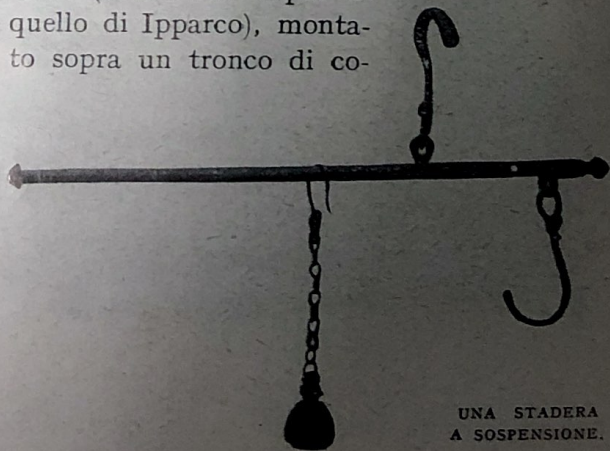
Si tratta della ruota idraulica a pinne, che conoscevamo attraverso l'esatta descrizione di Vitruvio. Essa azionava, con ogni probabilità le ruote di un molino, e ne venne trovata l'impronta in un masso di materiale calcareo prodotto dalle acque del Tuliverno, presso Venafro.

È un vero e proprio molino ad acqua, come se ne vedono tanti anche oggidì girare al bordo di fiumi e di torrenti, e costruito in modo, come si rileva dallo studio delle pinne nell'esemplare ricostruito, da girare vorticosamente.

Ecco quindi spiegato il senso di ammirazione riposto in alcuni epigrammi del I secolo, là dove si elogia la *hydromula* (o molino ad acqua), e si fa presente alle donne che è inutile ch'esse si lèvino presto e si abbrutiscano a far girare la mola per il grano, giacchè le Ninfe dei fiumi (cioè le acque) fanno esse girare tale un congegno di ruote, che insieme mettono in movimento non una ma ben quattro mole.

Le ruote sono appaiate; una più grande riceve il movimento impressole dall'acqua, e lo trasmette ad una più piccola, che è ingranata col meccanismo delle ruote.

Dalle macchine di forza, che accelerano le possibilità di produzione, passiamo alle macchine che misurano lo spazio; e che sono un indice della potenza di assimilazione dello spirito romano, e della passione per ogni scienza esatta.

Tale è la « *sphaera recta* », magnifico calco del globo celeste, con gli asterismi a rilievi (certo una copia di quello di Ipparco), montato sopra un tronco di co-

UNA STADERA A SOSPENSIONE.

lonna di marmo, in modo che, girandolo, si possano osservare le figure degli astri e dei segni dello zodiaco.

Ma poi dal cielo torniamo alla terra ed ai doni che essa prodiga all'uomo.

Per quanto riguarda l'olivo e l'industria olearia, il Museo contiene cospicui documenti: fra i quali una mola, un *torculum*, una snocciolatrice, ed un'ampollina con l'olio o, meglio, con le tracce del liquido ivi contenuto, segnate dall' impronta della massa; quest'ultima, a forma di fiaschetta panciuta, proviene dagli scavi di Pompei.

(fot. R. Soprintend. Antich., Napoli)

BILANCE GRANDI E PICCOLE DELL'ANTICHITÀ NELLE RICOSTRUZIONI AL MUSEO DI NAPOLI.

Il *torculum*, è costituito da un piano, azionato da una vite, che grava su di un grosso blocco di marmo, nella parte superiore del quale è una larga incavatura per mettere la pasta delle olive. L'olio passato esce dal beccuccio e vien raccolto via via nei vasetti; ai quattro angoli del torchio stanno appunto quattro esemplari originali di tali brocchette con manico per la raccolta dell'olio.

L'apparecchio è stato rinvenuto in un oleificio in via degli Augustali a Pompei, ed è il più completo che noi conosciamo. Accanto al torchio per olive, ecco poi la *snocciolatrice* dell'opimo frutto, ricostruita già da qualche secolo dall'ing. Francesco La Vega sul testo di Columella.

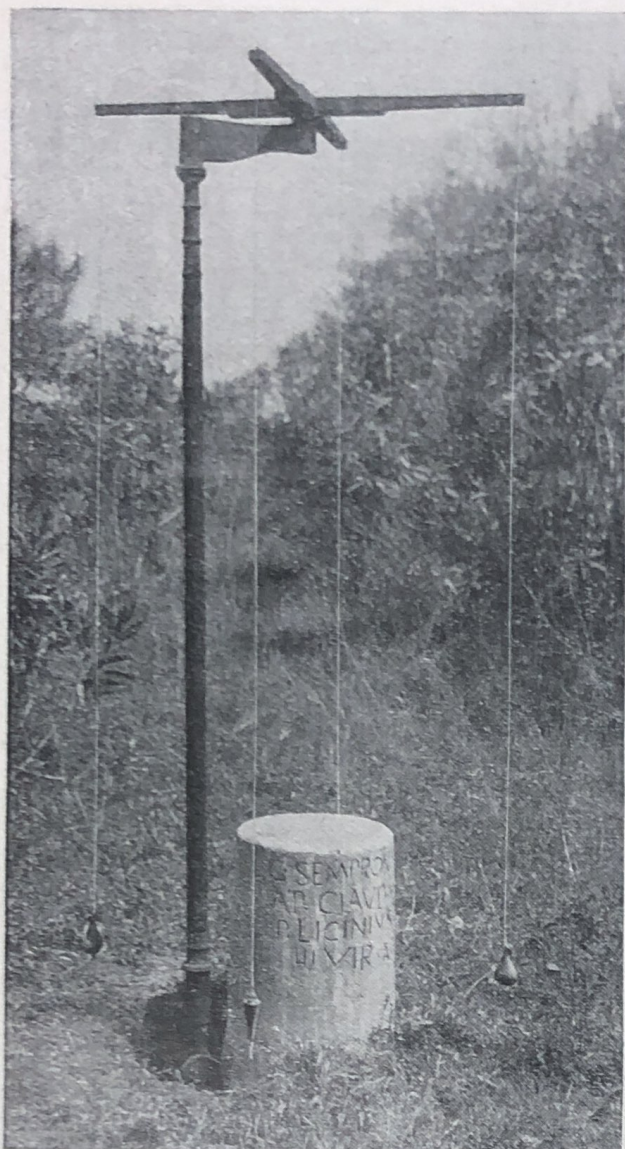
Dal *torculum*, si passa presto alla *mola olearia*, non molto dissimile da quella per il grano, poichè anch'essa è composta di due pietre: una, mobile, ed una fissa e concava, nella quale circolarmente gira l'altra, imperniata in un albero verticale, che viene azionato da schiavi o da quadrupedi a mezzo di una stanga trasversale.

La mola olearia ha subìto varie trasformazioni, fino a quella varietà, detta *trapetum* (bene visibile al centro della fotografia a pag. 85), la quale consiste in un mortaio a fondo concavo munito di una corta colonna centrale di pietra, che fa da perno e da supporto a due mezze sfere di pietra giranti circolarmente nel mortaio stesso e delle quali a volontà sono regolabili la distanza e la pressione dalla parte interna del mortaio per mezzo di ingegnosi accorgimenti.

***

Dopo l'industria olearia, quella vinaria.

Il documento più importante dell'enotecnica romana è certo la ricostruzione, alla scala di un terzo del vero, del pressorio dell'uva, rinvenuto nella fattoria della celebre « Villa dei Misteri » a Pompei; il complicato sistema di leve di tale torchio poteva sviluppare una forza equivalente alla pressione esercitata dal peso di una settantina di quintali. Di questo impianto la parte più interessante e più suggestiva è soprattutto il torchio, ricostruito con gli elementi autentici ritrovati nello scavo diligente, ed integrati con sapienza e verità.

Non è questo il primo esempio di torchio dell'antichità che sia superstite, perchè ne furono trovati in Provenza, in Tunisia, ad Ercolano e a Boscoreale.

(*fot. R. Soprintend. Antich., Napoli*)

LA « GROMA », STRUMENTO DI MISURAZIONE DELLA SUPERFICIE, O SQUADRO AGRIMENSORIO.

La pigiatura delle uve per farne il vino non è stato un problema che abbia affaticato il mondo per la sua soluzione.

Si è imparato naturalmente nei primordi della civiltà a pigiar l'uva colle mani, poi coi piedi, poi, per non perder mosto, si son messe le uve in un *navazzo* (come si usa ancora in Emilia) pigiandovele e tenendosi i pigiatori fra loro con le mani o attaccandosi ad un palo, per non perder l'equilibrio, ed accompagnandosi col canto. Di qui breve è il passaggio all'uso di una trave che funziona da leva e la cui forza di pressione è aumentata col collocarvi sopra dei pesi, non esclusi quelli dei vignaioli che attendono all'opera.

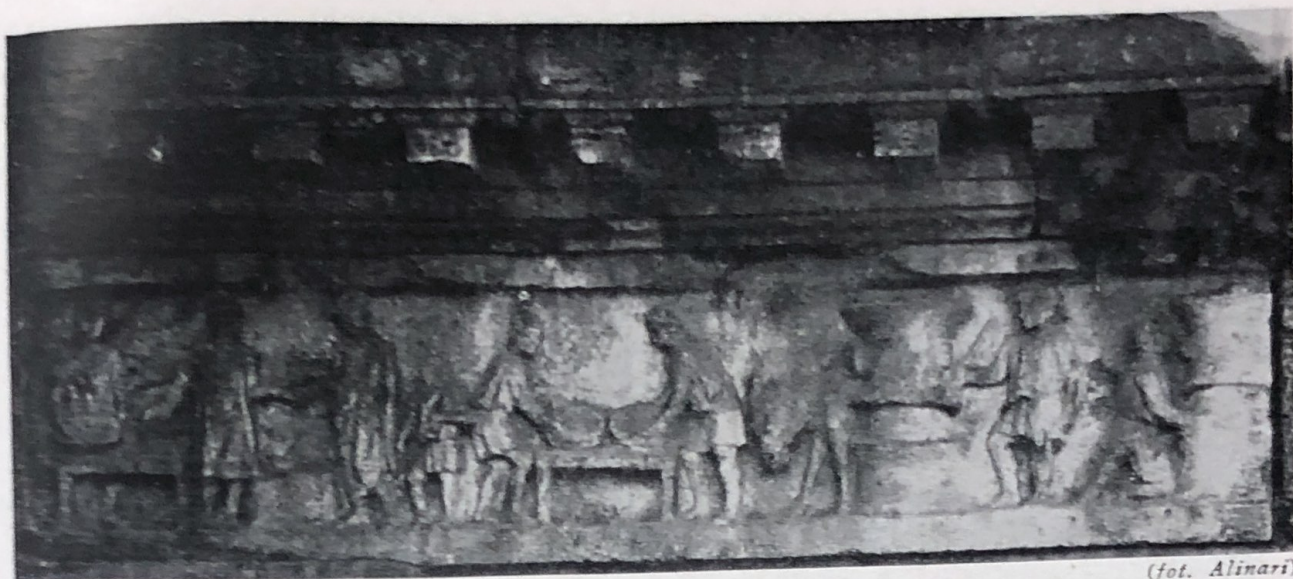
E siamo già al torchio, che diviene di più in più perfetto, per l'uso dei canaletti terminanti a becco onde raccogliere il succo, per l'uso di argano e di funi che aumentano la pressione e diminuiscono sempre più lo sforzo necessario a crearla; poi eccoci al torchio classico, che si compone di due pali di legno, infissi nel suolo, che chiudono l'estremità di una grossa trave, la quale può alzarsi ed abbassarsi a mezzo di una corda azionata da un argano, manovrato da leve infisse in una ruota. La trave preme su di una superficie rotonda o quadrata, sulla quale sono poste le vinacce, coperte da una tavola non solo per aumentare la pressione, ma per esercitarla in modo uniforme.

Quando si inventerà la vite, essa troverà subito una pratica applicazione per esercitare lo sforzo di pressione nel *torculum*.

Il torchio classico è ormai sistemato in ambienti speciali delle fattorie; generalmente sono due o tre locali, a livelli diversi per facilitare lo scolo del mosto, e del succo dall'apparecchio ai *dolia* (tini) ove fermenteranno fino al giusto punto.

È il regno dei *turcularii* addetti non solo alla manovra del torchio, ma a tutti i lavori che si riferiscono alla vendemmia ed alla preparazione del vino nuovo.

(*fot. Alinari*)

LA MACINA GRANARIA AZIONATA DA QUADRUPEDI, COME È RAPPRESENTATA IN UN FRAMMENTO DI SARCOFAGO CONSERVATO AL MUSEO VATICANO A ROMA.

(fot. Alinari)

PARTICOLARE DEL FREGIO DELLA TOMBA DI EURISACE A ROMA, RAPPRESENTANTE IL CICLO DELL'INDUSTRIA DEL PANE.

Così è anche per il torchio della Villa dei Misteri a Pompei, sistemato in locali del quartiere rustico e servile.

L'importanza e la vastità degli impianti agricoli ci è dimostrata dal gruppo di ambienti che occupavano l'estremo angolo N. E. della Villa, specie di quartiere agricolo industriale, separato dal resto dell'abitazione, e che aveva i suoi propri accessi dalla via pubblica.

Il perfetto apprestamento di tutto il ciclo dell'industria vinaria dell'antichità ci è però soprattutto mirabilmente rivelato dall'esempio ormai classico della villa rustica alla Pisanella presso Boscoreale (vedasi il modello in piccolo nella fig. a pag. 85) dove la « cella vinaria con i suoi 84 « dolii », con il « cortinale » per la cottura del mosto, con l'impianto del canale principale e dei canali di derivazione per la distribuzione del vino alle singole serie dei « dolii », non poteva essere più perfettamente conservata.

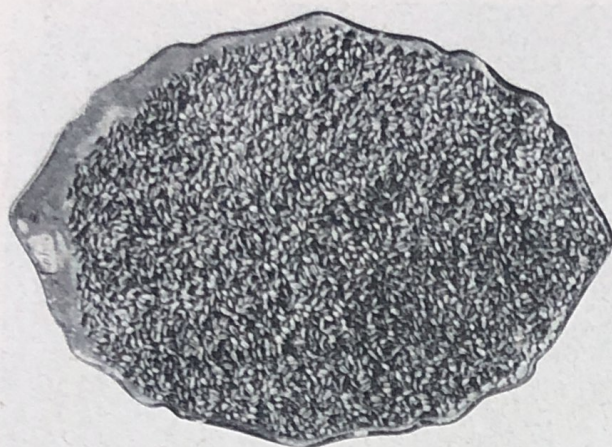
***

E torniamo a macchine di precisione, di interesse altissimo, quali sono gli orologi, le cui indicazioni si possono leggere soltanto in presenza del sole (e questo è noto), ma dei quali alcuni ve n'erano di piccolissimi, per signora; e ciò non solo è poco noto, ma ha del prodigioso.

Sulla storia dell'orologeria antica siamo completamente ragguagliati, a cominciare dal più lontano ricordo della invenzione di Patroclis, al tempo nel quale Roma è « *opple-ta solariis* » secondo l'immagine di Plinio, giacchè se ne trovano nelle piazze pubbliche, nei templi, nelle ville, e non solo dell'Urbe ma di ogni città dell'Impero.

E pensare che il primo orologio comparso a Roma, nel 263 a. C. era stato preso a Catania, e che i Romani lo usarono per un secolo circa, sebbene fosse costruito per un

(fot. R. Soprintend. Antich., Napoli)

IL PESTELLO SCORTECCIATORE DEL GRANO, NELLA RICOSTRUZIONE DEL MUSEO DI NAPOLI.

(*fot. Alinari*)
UN VASSOIO CONTENENTE DEL GRANO CHE PROVIENE DAGLI SCAVI DI POMPEI.

paese più meridionale di 4 gradi e mezzo! (1).

Nel Museo di Napoli vi è un orologio orizzontale, che è simile all'altro trovato nella Casa dei « capitelli figurati » e che ha convalidato l'ipotesi dell'annuncio delle ore mediante i tocchi di una campana. Simile, del resto, al *discus* di bronzo, con un foro nel centro in cui passa una sbarra e un anello di sospensione. Il suono è dato da un battacchio di bronzo attaccato ad una catena di ferro. Qui è il *gong* più antico, che ci conferma quello che Marco Aurelio e Cicerone hanno scritto circa la campana che serviva a dare il segnale del bagno.

Dei quadranti solari se ne conoscono di emisferici, di conici e di piani. E se ne hanno di portatili, di varia grandezza, fino a quel mirabile orologetto di Aquileia, di pochi centimetri di diametro, ed all'altro ancor più piccolo, trovato al M. Hieraplo, di 44 mm. di diametro. Ma poi si sale, nella scala, agli orologi giganteschi, quale per esempio, quello disegnato sulla Torre dei Venti ad Atene.

Macchine di misurazione del tempo, come gli orologi, o di misurazione della superficie, come la *groma*, fanno meditare sulla nostra incomprensione, che è molto più profonda di quanto vogliamo confessare, della vita antica.

Eccola qui ricostruita, la famosa *groma*, lo squadro agrimensorio le cui origini risalgono al tempo di quelle della nostra stirpe, essendo questo istrumento adoperato per tracciare il piano di fondazione delle città, secondo il rito della gente etrusca.

E, per restare nel campo delle misure di precisione, ecco — dopo lo strumento per lo spazio — quello per il peso: la bilancia, o *statera*, o *libra*, di cui vari tipi sono qui rappresentati, insieme ai pesi costituiti da pietre di diverse dimensioni.

Il Museo di Napoli, come l'*Antiquarium* di Roma, posseggono un bel gruppo di bilance: alcune, costituite da due piatti sospesi ai due estremi di un'asta che poggia, o è appesa ad un architrave o ad un treppiede; altre, del tutto simili alla moderna bilancia, e son quelle dette in antico *statere romane*, descritte da Vitruvio.

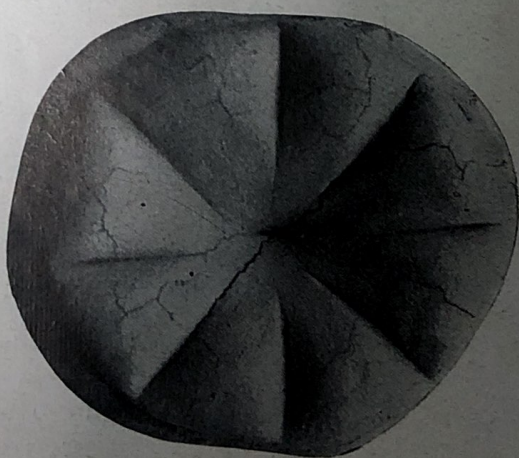
Delle bilance se ne avevano di tutte le dimensioni e di tutte le possibilità: per pesare tanto i masselli di ferro o più sacchi di farina insieme, quanto le sottili foglie d'oro ed i medicinali.

Sovente esse erano elegantemente decorate; dovevano venir bollate dallo Stato, a garanzia di chi le usava, con un controllo severo, che a Roma aveva luogo sul Campidoglio ove si trovavano depositati i pesi ufficiali di paragone.

***

Proseguiamo nella visita. Tra le macchine per la lavorazione dei prodotti della terra, abbiamo già visto quelle per estrarre l'olio e quelle per fare il vino.

Principalissimo prodotto, dono anch'esso degli Dei, è il grano, da cui con macchine sempre più perfette si è venuti a trarre la candida farina, per fare il pane odoroso.

Tutta una serie di macchine per agevola-

UN CONSERVATISSIMO PANE ROMANO, DI CIRCA DICIANNOVE SECOLI OR SONO, PROVENIENTE DAGLI SCAVI DI POMPEI.

---

(1) È risaputo che le ore, essendo date solo dalla luce solare, questa varia conforme un rapporto fra ombra e stilo (di indicazione) registrato all'equinozio. Esso è per es.: di 8 a 9 per Roma, di 9 a 11 per Taranto; di 5 a 7 per Rodi.

(*fot. R. Soprintend. Antich., Napoli*)

UNA MACINA PER IL GRANO, CHE VENIVA AZIONATA A MANO.

re le diverse fasi del lavoro si trovano raccolte nella Sezione tecnologica del Museo: dal pestello scortecciatore del grano (rinvenuto in una villa di Pompei e che ha chiarito due oscuri luoghi di Plinio e di Plauto mostrando come il grano, dopo essere stato lavato, venisse passato attraverso un apparecchio che nettava i granelli dalla crusca) alle macine di vario tipo: quella « asinaria », girata da una coppia di asini; o quella « manuaria », più piccola e manovrata a mano, leggera e trasportabile, di cui i legionari romani ne contavano sempre una nella propria dotazione di marcia.

Dagli istrumenti della prima civiltà, quando il grano veniva frantumato tra due pietre; e da quelli del tempo nel quale si usava il mortaio dove il grano si pestava in quotidiana fatica con un grosso pestello di pietra, si arriva alle complicate mole, azionate da quadrupedi o dall'acqua, in cui la *meta*, parte mobile della mola, girava attorno al suo asse stesso, o ad essa era conferito un movimento di va e vieni.

La farina, base dell'alimentazione, veniva impastata in una vera e propria impastatrice automatica (*rudicola multiplex*), dove, mescolata con acqua calda, veniva agitata mediante spatole mosse da un manubrio.

Grano, orzo, miglio, gallette e dolci stanno qui, ripetuta testimonianza dopo venti secoli — come le grosse pagnotte che sono conservate in altre sale di questo stesso Museo di Napoli — di una continuità di metodo di vita da allora ad oggi; testimonianza che è anche nelle piccole cose della gastronomia: per esempio nelle formelle o stampi per i dolci, con cui i cuochi e i pasticcieri davano alle loro manipolazioni, le forme più varie. Con queste forme si preparava il rivestimento di pasta dei pasticci, che si completavano poi con marmellate, ricotta ed altri ripieni.

Di questa rappresentazione di mezzi e di strumenti della vita antica, pochi risultano però così convincenti e commoventi come le materie prime, alla cui lavorazione quelle macchine servivano. Non dico le noci, ma il pane, e le gallette, e il grano schietto e puro, di cui solo ad Ercolano, nei nuovi escavi, sono stati trovati e raccolti sessantadue chi-

(*fot. Alinari*)

QUELLO CHE POTREBBE DIRSI UN VERO E PROPRIO « SCALDABAGNO » DI UNA CASA PRIVATA DELL'ANTICA POMPEI.

logrammi.

Ma dove, come e da chi queste macchine erano costruite?

Un bassorilievo esistente nel Museo Archeologico di Aquileia, ci dà l'officina di un fabbro ferraio, con una larga esposizione di suoi attrezzi: nella sezione di Tecnologia antica al Museo di Napoli, abbiamo nella realtà un'incudine, corrosa e slabbrata dall'uso.

In questo completamento, ed in questa integrazione, sulle quali non si insisterà mai abbastanza, sono insite l'utilità e la bellezza di queste collezioni: non nudo e freddo allinearsi di oggetti avulsi dal loro mondo, ma armonizzanti fra loro, e capaci di dare una completa visione, che si arricchisce e si perfeziona di particolari e di sfumature.

Così, avvicinandoci alla felicemente ricostruita vasca da bagno di una casa privata romana, con l'impianto per l'erogazione dell'acqua calda e fredda, non è possibile non meravigliare davanti all' ingegnoso scaldabagno, che non differisce gran che da quelli moderni: una grande caldaia fissata sul fornello, dove l'acqua entra ed esce con un complesso sistema di condotti di piombo. Questo ci apprende per l'ennesima volta che niente di nuovo è sotto il sole, se non — forse — nel grado di perfezionamento dei mezzi tecnici di produzione.

Ma qualche cosa di misterioso rimane ancora sotto terra — nè sappiamo se e quando ci sarà dato svelarlo — nelle stesse macchine, o in parti di macchine qui conservate.

Questo mistero è bene che permanga, — vorrei dire — almeno in parte: perchè il suo fascino sarà sempre più grande e profondo di ogni realtà acquisita.

Per questo non si deve aprire l' enorme chiave idraulica di bronzo, appartenente all'acquedotto romano dell'Isola di Ponza, ma restare invece nel dubbio se nel forame del suo perno mobile, data la chiusura ermetica, sia possibile che si trovi ancora racchiusa dell'acqua di venti secoli fa.

GINO MASSANO.

IL LAVORO COMPIUTO PER LA IV EDIZIONE DELL'ATLANTE INTERNAZIONALE

POTREMO ingannarci: ma crediamo che nessuno dei grandi atlanti tuttora in uso o sorpassati dai tempi abbia avuto un numero di edizioni così grande in così pochi anni. Edizioni, non ristampe. Più precisamente: edizioni che comprendono, l'una in confronto dell'altra, un complesso così imponente di variazioni e di aggiunte, da mantenergli, nel quinquennio o poco più di vita, non solo il vanto della più grande opera cartografica del dopoguerra, ma anche quello della più aggiornata.

E non è piccolo merito. Si invecchia presto, nella vita degli atlanti. L'occhio non esercitato non vi scopre le rughe, perchè il volto è così grande: tutta la superficie della terra! Ma lo studioso, o anche chi vi compie una particolare ricerca, se ne avvede, o resta ingannato. Non è difficile di persuadersene quando si consideri anche soltanto una delle tavole, quella che ci è più familiare: l'Italia. Ricordano i lettori l'articolo di Attilio Gerelli su « Fascismo e Cartografia » (*Vie d'Italia*, ottobre 1932)? Ricordano quelle cartine comparative dove apparivano le variazioni imposte nel corso di un decennio dall'opera dell'uomo, in periodo di dinamica attività? E sia pure che il fenomeno qui risulti più intenso che per tanti altri paesi. Ma gli elementi variabili sono pur comuni alla maggior parte dei casi. Anche altrove si costruiscono continuamente ferrovie, si scavano canali, si aprono porti, si prosciugano paludi, si mutano confini, circoscrizioni, zone d'influenza: sorgono nuovi Stati o si fondono insieme piccole unità: compaiono centri abitati dove era il deserto, decadono popolose città: regioni sconosciute o vagamente note ricevono da nuove esplorazioni luce e determinatezza: le macchie bianche si restringono, gli incerti tracciati si perfezionano. Il cartografo deve seguire con vigile attenzione non solo i grandi mutamenti, quelli ad esempio consacrati da trattati o convenzioni diplomatiche o determinati da grandi fatti storici, ma deve andar incontro pur alle minute curiosità del lettore: rivelargli dov'è Hollywood, anche se si tratta di una piccola unità geografica, dov'è Glozel, messo all'onor del mondo da un abile fabbricatore di false antichità, ecc.

Ricorriamo ad esempi, tutti racchiusi nell'intervallo fra la terza edizione del nostro Atlante e questa che vede ora la luce. E tralasciamo di proposito quel che si riferisce all'Italia, appunto perchè fu già detto altrove. Cominciamo dalla Grecia. In seguito allo scambio delle popolazioni con la Turchia la Grecia ha avuto un afflusso ingente di rifugiati che in parte hanno colonizzato vaste regioni della Macedonia greca, dove sono sorti oltre due mila nuovi villaggi. Gli altri, già abitati da turchi, hanno cambiato nome senza eccezione. In Turchia hanno addirittura cambiato il modo di scrivere i nomi, quindi tutta la toponimia ha dovuto esser rifatta in base all'Annuario statistico turco e al censimento turco. In Russia i confini dei vecchi Governatorati sono stati sostituiti da quelli delle regioni economiche e sono stati aggiornati i confini interni, soprattutto là dove un territorio è stato promosso a Stato federale, come Tagichistan; la regione autonoma dei Mordvini, e varie repubbliche circasse a nord del Caucaso. Si è aggiunta le ferrovia Turk-Sib. Ma se si dovesse far qui l'elenco delle ferrovie costruite in questi anni e riportate nell'atlante, esso occuperebbe parecchie pagine. In Germania è stato soppresso lo Stato di Waldeck. Nuove circoscrizioni amministrative furono introdotte nel Württemberg. Nella Renania furono soppressi dei comuni, costruiti dei laghi artificiali. Anche la Jugoslavia ha mutato (e forse dovrà rimutarla più profondamente) la sua divisione amministrativa. In Olanda è scomparso un golfo (Zuider Zee) e vi si è sostituito un terreno di bonifica. E potremmo continuare: che se poi passiamo dall'Europa agli altri continenti, l'elenco prende una lunghezza serpentina. Lì poi vi è, come già accennammo, il contributo delle esplorazioni: degne di particolar nota quelle delle regioni polari, ma pur da ri-

cordare le spedizioni italiane di Giotto Dainelli nel Caracorùm, di Edvige Toeplitz nei Pamiri e del prof. don Giuseppe Capra in paesi poco noti dell'Asia, dell'Africa, dell'America Meridionale: tutte esplorazioni familiari ai lettori delle nostre Riviste.

***

Vi è poi, nel periodo di tempo sia pur breve, che corre fra l'una e l'altra edizione, un notevole apporto di carattere documentario. La redazione di un atlante, si sa, è compiuta su fonti di diversa natura ed importanza: carte ufficiali, specialmente dovute agli Istituti Geografici Militari, pubblicazioni statistiche, censimenti, orari ferroviari, guide, relazioni di viaggi, ecc. Le nostre tavole indicano (e non ne conosciamo altro esempio) nel *verso* le principali di tali fonti. La perfezione di una carta è in ragion diretta della loro abbondanza e precisione. E queste son maggiori per i paesi di più alta civiltà, scarse per gli altri. Ma il progresso si diffonde, e anche là dove talvolta si doveva procedere un po' a tentoni, subentra il documento esatto, controllato, ufficiale: oppure quello dovuto a una diligente iniziativa privata. Le nostre «Guide dei Possedimenti e delle Colonie italiane» e quella dell'«Argentina-Uruguay-Paraguay» hanno voluto delle ricerche i cui risultati si sono poi trasfusi nell'atlante: e così di altre guide comparse nel frattempo. Per il Siam non avevamo potuto finora fare assegnamento che su una carta inglese, disforme dai criteri generali toponomastici dell'atlante. Ed ecco apparire l'«Annuario Statistico Siamese» (1929) e il «Dizionario degli Uffici postali» che ci ha permesso di rettificare i nomi dovuti forzatamente adottare. In Romania solo ora fu ufficialmente stabilita la grafia dei nuovi nomi romeni nelle nuove provincie. Il «Dizionario degli Uffici postali» ci ha permesso di aggiornare la toponomia gaelica in Irlanda (Eirin). Anche la «Carta internazionale del mondo», al milione, che il compianto generale Vacchelli ebbe il vanto di condurre a termine per quanto riguarda l'Italia, ci dà un ottimo sussidio, di mano in mano che se ne pubblicano i diversi fogli. Per l'Africa Meridionale ci servì ottimamente l'«Handbook of East Africa 1931» «Il Pequeño Atlas» dei Salesiani di El Salvador ci fornì dati utili per l'America Centrale: e le relazioni dei Missionari recano luce là dov'erano tenebre quasi assolute. Così le Riviste geografiche, fra cui un posto d'onore spetta al *Geographical Journal*. E potremmo continuare: ma già anche da questi pochi accenni, i lettori si saran fatta un'idea della complessità del lavoro di redazione, della sua continuità senza soluzioni, dei molti aiuti su cui il nostro Ufficio deve contare: primo, su quello della apposita Commissione istituita dal Touring e presieduta dal Consigliere S. E. il generale Porro, e formata da autorevoli maestri della scienza geografica: Almagià, Caraci, Errera, Toniolo e quel generale Adamollo, che, grazie alla sua particolare competenza, ci trasmette continuamente utilissime segnalazioni.

***

Poi tutto questo lavoro di redazione deve tradursi in lavoro di incisione, di correzione, di aggiunta sulle pietre litografiche: lavoro minuto, paziente, delicato... e costoso. Bisogna raschiar dalla pietra i nomi, i tracciati, i fondi che vanno variati e studiar la sostituzione o l'inserzione in modo che non turbi la chiarezza della lettura. Sono mesi e mesi di fatiche certosine, assillati dal dubbio che un elemento di rettifica costringa a rifarsi da capo, a cancellare quello che si era appena inciso. Dicevo lavoro costoso: sanno i lettori a quanto ammonta la spesa per le sole correzioni delle tavole di questa quarta edizione? a più di L. 500.000.

Avevamo ragione di dire che un editore privato ben difficilmente potrebbe affrontare simili esborsi, e così ripetuti. Lo può, fortunatamente il Touring, che ha fatto sostenere dai suoi bilanci l'onere di cinque milioni che era costata la prima edizione. Lo può e lo deve: perchè per esso è un impegno d'onore di tener viva, efficiente, atta alla diffusione, sempre mirante al primato la grande opera che ebbe da Luigi Vittorio Bertarelli e da Olinto Marinelli tesori di dottrina, di studio, di tenacia.

Non lasciarci sorpassare: è il nostro generoso puntiglio. Vi riusciremo, se ci sarà possibile anche in seguito di far succedere le edizioni con altrettanta frequenza: se, cioè, il ritmo di diffusione che si è mantenuto finora non rallenterà.

E perchè non dovrebbe invece accelerare, dal momento che l'opera ha incontrato un

così gran favore, non pur fra i dotti consessi e nei laboratori degli studiosi, ma fra le persone che di sicure indicazioni geografiche hanno frequenti necessità per ragioni di ordine pratico? Se Sua Santità il Papa, la cui sovranità è la più estesa e va conquistando sempre nuovi territori, lo ha benevolmente giudicato, e ripetutamente, il migliore di quanti affollano il suo tavolo, di Sommo Gerarca e di erudito? Se il Ludwig lo vedeva sempre, durante i suoi colloqui, a fianco di Mussolini? Se i nostri amici lo hanno trovato nello scrittoio del Presidente della Repubblica Argentina? Se il Dipartimento di Stato degli Stati Uniti ne ha in uso quattro copie? E se tutti i nostri Rappresentanti all'Estero se ne valgono per la corrispondenza ufficiale? Ma possiamo noi sapere dove sono penetrati i 17.000 esemplari editi finora e di cui, al momento che si stanno rilegando le prime copie della nuova edizione, non pur uno rimane disponibile? Sappiamo soltanto che 1078 associati alla Grande Enciclopedia Italiana lo hanno richiesto come il naturale complemento di quell'opera colossale: colossale e italiana anch'essa, per nostro vanto.

***

Con tutte le mutazioni sopra accennate, il volume non presenta nella mole, nella disposizione, nell'apparenza, infine, nulla di rimarcabilmente diverso. Bisognerebbe poter confrontare gli Indici: e vi si troverebbero tanti nomi che non comparivano nell'ultima edizione. Ma chi avrebbe tanta pazienza da riscontrare i ben duecentocinquantamila nomi elencati in 1680 fittissime colonne?

Tuttavia qualche mutazione, o a dir meglio qualche aggiunta, salta all'occhio, anche se dissimulata nella numerazione coll' espediente delle tavole *bis* per non scompaginare gli Indici. Delle tavole *bis*, quattro appartengono all'Italia, una all'Albania, una alle Calotte polari. Per l'Italia, molti non si rassegnavano a che essa figurasse nella stessa scala che gli altri Stati: e abbiamo voluto accontentarli, non solo per un appagamento del loro sentimento nazionale, ma anche perchè la lettura della Carta al 1.500.000 riusciva men facile perchè troppo fitta di particolari. Abbiamo quindi portato con ingrandimento fotografico la scala a 1.250.000, ciò che ne accrebbe la perspicuità, permise di aggiungere gli sviluppi di cinque città e dei loro dintorni (Trento, Bolzano, Perugia, l'Aquila e Bari) e di tracciare nella carta riassuntiva al 3.000.000 l'intera costa della Tunisia, che prospetta quella dell'Italia. Quanto all'Albania e alle Calotte polari, ci siamo valsi della felice congiuntura, che delle due tavole si dovette fare una nuova redazione per l'« Enciclopedia Treccani », redazione curata dai suoi eminenti collaboratori e poi disegnata e incisa dal nostro Istituto Cartografico. Poi che tale redazione rispondeva a un più progredito stato di cognizioni e offriva per l'Albania il vantaggio di darcela in una scala più perspicua e più corrispondente alle sue intime relazioni coll'Italia, ci siamo valsi del gentile consenso dell'« Enciclopedia Treccani » e abbiamo adattato le due tavole al nostro atlante. Così, ancorchè il numero dell'ultima tavola sia tuttavia il 169, in realtà le tavole sono 176.

***

Un'altra novità, infine, non riguarda il volume in sè, che rimane qual era anche nelle tre diverse forme di rilegatura (a volume unico; a due volumi, uno per le tavole l'altro per gl'Indici; e a fogli sciolti in adatta custodia), quanto nella meditata decisione di porre in vendita i fogli sciolti, anche ad uno per uno o a gruppi, dotandoli di un'adatta copertina e corredandoli di brevi monografie illustranti la tavola o il gruppo. Quest'ultime sono in preparazione, e ne riparleremo quando saran pronte. Per ora ci limitiamo ad accennare che dalla nuova facilità di acquisto (ciascuno può acquistare le sole tavole che lo interessano, salvo a completarle col tempo) ci attendiamo una maggior facilità di penetrazione, sopra tutto fuori d'Italia. E abbiamo pensato anche ai possessori delle edizioni precedenti, a cui può esser gradito di sostituire qualche tavola che maggiormente li interessa con quelle della nuova edizione, senz'esser obbligati ad acquistarla per intero. Tutti accorgimenti che non nascono da banali considerazioni di ordine commerciale, ma da intenti di incremento della cultura geografica e da quel legittimo desiderio di veder sempre più largamente riconosciuta la nobiltà dell'opera che i primi Autori si proposero e non videro giunta al compimento.

G. BOGNETTI.

PREZZI DELL'ATLANTE E DELLE TAVOLE

L'atlante come è noto, si può ottenere in tre diverse legature, ai seguenti prezzi:

Legatura A, in un solo volume: **L. 300.—** per i Soci; **L. 400.—** per i non Soci.

Legatura B, in due volumi; uno per le tavole e uno per la prefazione e l'indice: **L. 320.—** per i Soci; **L. 420.—** per i non Soci.

Legatura C, con le tavole in fogli sciolti, racchiusi in cartella, e un volume con la prefazione e gli indici: **L. 270.—** per i Soci; **L. 370.—** per i non Soci.

Ogni tavola corrisponde a una pagina dell'Atlante, formato cm. 30 × 50 circa. Vi sono tavole semplici (portano un solo numero), tavole doppie (due numeri) e tavole triple (tre numeri).

Tavole semplici (Formato cm. 30 × 50 circa): Prezzo alla Sede del T. C. I.: **L. 2.50** cadauna.

Tavole doppie (Formato cm. 50 × 60 circa). Prezzo alla Sede del T. C. I.: **L. 5** cadauna.

Tavole triple (Formato cm. 50 × 85 circa): Prezzo alla Sede del T. C. I.: **L. 7** cadauna.

GRUPPI DI TAVOLE — Data la possibilità di formare dei gruppi di tavole relative a determinati Stati o a gruppi di Stati che lo interessano particolarmente, indichiamo alcuni esempi di gruppi, per i quali si accorda una notevole riduzione di prezzo.

1. Gruppo dell'Italia. - Prezzo globale **Lire 20.** — Tav. 24-25-26 Italia Settentrionale al 1.250.000; Tav. 24-25-26 bis Italia Centrale al 1.250.000; Tav. 27-28-29 Italia Meridionale al 1.50.000; Tav. 29 bis Sardegna e Corsica al 1.250.000.

2. Gruppo dei Possedimenti e Colonie d'Italia. - Prezzo globale **L. 10.** — Tav. 90 Isole Ital. dell'Egeo al 1.500.000; Tav. 113-114 Libia al 5.000.000; Tav. 116-117 Eritrea e Somalia al 5.000.000.

3. Gruppo della Francia. - Prezzo globale **L. 15.** — Tav. 30-31 Francia al 3.000.000; Tavole 32-33-34 Francia al 1.500.000, foglio Nord; Tav. 35-36 Francia al 1.500.000 foglio Sud.

4. Gruppo della Spagna. - Prezzo globale **L. 15.** — Tav. 37-38 Spagna al 3.000.000; Tavole 39-40 Spagna al 1.500.000, foglio Est; Tavola 43 Spagna 1.500.000, foglio Sud.

5. Gruppo della Germania. - Prezzo globale **L. 16.** — Tav. 51-52 Germania al 3.000.000; Tavole 53-54-55 Germania al 1.500.000, foglio Nord; Tav. 56-57 Germania al 1.500.000, foglio Sud; Tav. 58 Prussia Orient. al 1.500.000.

6. Gruppo della Gran Bretagna e Irlanda. - Prezzo globale **L. 12** — Tav. 45-46 Gran Bretagna e Irlanda al 3.000.000; Tav. 47-48 Inghilterra e Galles al 1.500.000; Tav. 49-50 Scozia e Irlanda al 1.500.000.

7. Gruppo della Turchia. - Prezzo globale **L. 12.** — Tav. 88-89 Turchia al 3.000.000; Tavole 73-74 Turchia, Parte Orientale al 3 milioni; Tav. 90 Turchia, Parte Occidentale al 1.500.000; Tav. 81 Turchia Europea al 1 milione 500.000.

8. Gruppo della Cina. - Prezzo globale **Lire 9.** — Tav. 97-98 Dominio Cinese e Impero Giapponese al 10.000.000; Tav. 99-100 Cina Orientale, Manciuria e Corea al 5.000.000.

9. Gruppo degli Stati Uniti d'America. - Prezzo glob. **L. 48.** — Tav. 127-128 Stati Uniti al 10.000.000; Tav. 132-133 Parte Nord-Orientale degli Stati Uniti al 1.500.000; Tavole 129, 130-131, 134-135, 136-137, 138-139, 140-141, 142, 143-144, 145-146 Stati Uniti al 3.000.000; Tav. 125-126 Alaska al 15.000.000.

10. Gruppo del Brasile. - Prezzo globale **Lire 9.** — Tav. 155-156 Brasile al 10.000.000; Tavole 157-158 Brasile meridionale e Uruguay al 3.000.000.

11. Gruppo dell'Argentina. - Prezzo globale **L. 7.** — Tav. 159 Argentina e Cile al 10 milioni; Tav. 160-161 Argentina e Cile Centrali al 3 milioni.

12. Gruppo dell'Australia. - Prezzo globale **L. 8.** — Tav. 166-167 Australia al 10.000.000; Tav. 168 Australia del Sud al 3.000.000; Tavola 169 Tasmania e Nuova Zelanda al 5 milioni.

13. Gruppi dei Continenti fisici. - Prezzo globale **L. 25** — Tav. 11-12 Europa Fisica al 12.000.000; Tav. 84-85 Asia Fisica al 25 milioni; Tav. 105-106 Africa fisica al 20.000.000; Tav. 121-122 America Settentrionale fisica al 20.000.000; Tav. 149-150 America Meridionale fisica al 20.000.000; Tav. 162-163 Oceania fisica al 30.000.000.

14. Gruppo delle vie di Comunicazione. - Prezzo globale **L. 15** — Tav. 4-5 Oceano Atlantico al 30.000.000; Tav. 6-7-8 Oceani Indiano e Pacifico al 30.000.000; Tav. 9-10 Mediterraneo al 8.000.000.

Spedizione raccomandata. - La spedizione delle tavole viene fatta con robusti rotoli di cartone, che evitano piegature o guasti.

La spesa di spedizione deve calcolarsi, considerando le tavole semplici per una unità, quelle doppie per due e quelle triple per tre, nel modo seguente:

fino a 3 unità, **L. 2,50** per l'Italia; **L. 4,50** per l'Estero; *per ogni gruppo di 3 unità o frazione di gruppo, in più* **L. 0,50** per l'Italia; **L. 1** per l'Estero.

Per ordinazioni il cui importo ammonti *almeno a* **L. 35,** la spedizione per l'Italia viene effettuata gratuitamente. Per l'Estero le spese di spedizione per più di 15 unità verranno indicate di volta in volta, a richiesta. *Ogni ordinazione deve essere accompagnata dal relativo importo.* Sia in Italia, sia nei Paesi dove il servizio è ammesso, tutte le spese di spedizione potranno essere riscosse in assegno, purchè sia stato anticipato l'invio all'Amministrazione del Touring del prezzo delle tavole.

LA MOSTRA RETROSPETTIVA DELL'AUTOMOBILE

A Milano, al Salone dell'Auto 1933, stiamo organizzando una Mostra Retrospettiva dell'Automobile, che faccia vedere a tutti attraverso quali difficoltà, ed a costo di quali sacrifici, l'automobilismo ha trionfato, e quanto siano stati duri i tempi per gli « chauffeurs » (allora si diceva così) della prima ora.

Possiamo già dire che l'impresa è riuscita; chè siamo giunti a raccogliere un numero di esemplari tale, quale era follia sperare.

Ma non basta ancora: il visitatore della nostra Mostra, deve vedere tutto, proprio tutto quel che si è fatto dai pionieri, da coloro che hanno pagato a prezzo di denaro e di fatica, l'orgoglio di asservire la meravigliosa Dea della velocità.

Ed il mio scritto, dalle colonne di questa nostra mirabile Rivista italiana che conosce le vie del mondo, da questa interprete del pensiero del glorioso Touring che tanta parte ebbe, fin dal principio, nella diffusione dell'automobilismo in Italia, sia incitamento per i possessori di ogni antico ricordo dell'automobile, a secondare la nostra iniziativa, favorendoci questo materiale prezioso. Saranno queste le testimonianze più evidenti del lavoro fecondo compiuto negli anni passati; che parevano bui e modesti, ma celavano invece nel loro grigiore la feconda scintilla che doveva infiammare la fiaccola dei tempi nuovi, e della nostra rinascita.

Ai giovani io dedico queste poche pagine. Prima che essi vedano gli ordigni, antenati delle loro snelle velocissime macchine, ben allineati nelle gallerie della Esposizione di Milano, io voglio che essi sappiano quali pene abbiamo affrontato noi, che di quegli ordigni ci siamo serviti per le nostre prime innocenti modeste gite a 10 km. all'ora.

Che cosa era un automobile nel 1890 1900?

Dieci anni sono tanti e sono pochi, a seconda degli avvenimenti umani. In quel lasso di tempo la macchina prodigiosa poco progredì: consolidò le posizioni raggiunte, in attesa del balzo che avrebbe compiuto poi. Dunque, l'auto di quell'epoca era una vettura su cui, dopo avere staccato i cavalli, era stato

disposto alla meglio un motore che doveva provvedere alla sua propulsione.

L'automobile vero e proprio non era ancora nato. La carrozzeria incomoda, dai sedili alti, molto spesso disposti dorso-marcia ed in posizione tale da togliere la visibilità al conduttore, manteneva il passeggero in una perenne situazione di equilibrio instabile che non gli permetteva di far un tutto solo con la macchina su cui si trovava. Chi saliva, felice prescelto, istintivamente guardava innanzi e si stupiva che il vuoto causato dalla mancanza del quadrupede, non fosse stato in qualche modo colmato.

L'evoluzione della carrozzeria fu lentissima, e molti anni di studio e di esperienze ci vollero, prima che i sedili si abbassassero, i cuscini si facessero soffici, gli schienali raggiungessero la giusta misura, le gambe trovassero comodo riparo dal vento e dal fango e che l'individuo accomodandosi potesse dire: « Oh come ci sto bene qua dentro! ».

LA CARROZZERIA INCOMODA, DAI SEDILI ALTI, MOLTO SPESSO DISPOSTI DORSO MARCIA, ED IN POSIZIONE TALE DA TOGLIERE LA VISIBILITÀ AL CONDUTTORE....

L'uomo entrato finalmente a far parte integrante della carrozzeria, può ormai affrontare le curve senza correre il rischio di essere lanciato nel fosso, o — passando una cunetta in velocità — venir proiettato a far intima conoscenza colla polvere della strada. Il « torpedo » — e chissà perchè lo chiamarono così — fu il tipo di carrozzeria che risolvette integralmente il problema, ed al suo inventore l'uomo moderno può tributare tutta la sua riconoscenza.

Che cosa dire dei sistemi di protezione contro la pioggia, contro il vento, contro la polvere, contro il fango?

La pioggia, e sì, la pioggia era la nostra fedele accompagnatrice nelle gite in campagna. Ed il povero automobilista prima di avventurarsi a viaggiare, doveva scrutare il barometro, indossare strani e monumentali paludamenti e poi partire affidando l'anima a Dio. Alcune vetture erano provviste di mantice o di qualche altro inverosimile sistema di copertura: ma invariabilmente l'acqua, impotente a raggiungere il viso, si vendicava inondando le gambe. Ed erano bronchiti e raffreddori che affliggevano il neofita, senza per altro estinguere il suo ardore.

Federico Johnson, pioniere di tutti i turismi, e anche dell'automobilismo, aveva avuto la pretesa di farsi inventore d'una speciale carrozzeria, che si direbbe abbia precorso le moderne carrozzerie da aprire e chiudere. Del risultato, però, pare ridessero un po' tutti, inventore compreso, il quale sentì qualificare la sua trovata, dall'amico Bertarelli, come « un avanzo di Pompei »!

E dal vento chi ci riparava? La benefica invenzione del vetro anteriore era ancora di là da venire, e quando l'uomo saliva in vettura aperta, ben imbottito di giornali e ricoperto di cuoio e di pelliccia, doveva adattarsi a sorbirsi tutta l'aria frizzante, l'acqua pungente, la grandine martellante, per tanti e tanti chilometri, fino alla tappa. Timidamente nacquero i primi vetri: certi vetroni dalle dimensioni impressionanti, che Dio guardi si fossero rotti, inondando di schegge i passeggeri; solo dopo lunghi anni di prove e di assestamenti si giunse alla perfezione del congegno attuale, in cui il riparo, oltre ad essere maneggevole e leggero, se si spezza, non salta in faccia, grazie all'invenzione dei vetri cosidetti infrangibili.

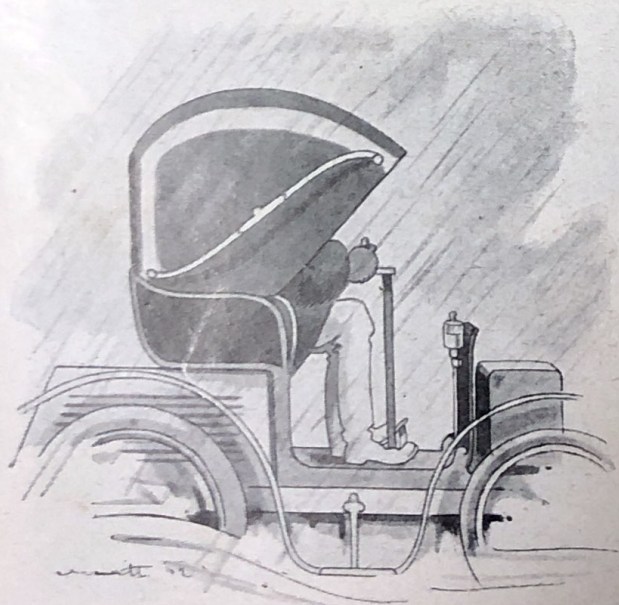
Il fango? Anche quello abbiamo provato; ed in abbondanza! La colpa? Tutta del parafango, che — ignoro per quale misteriosa prerogativa — oltre ad essere largo di noie per le continue rotture, era incapace di compiere l'opera sua, e permetteva che l'orribile fanghiglia della strada salisse da tutte le parti, per vie recondite, a deturpare le bellezze della vernice ed a ricoprire del suo tragico len-

zuolo, viso, mani ed abiti dei passeggeri.

Più tardi si è annoiato al gioco e si è lasciato domare dal suo nemico, il parafango, divenuto sempre più largo, sempre più efficiente, sempre più robusto.

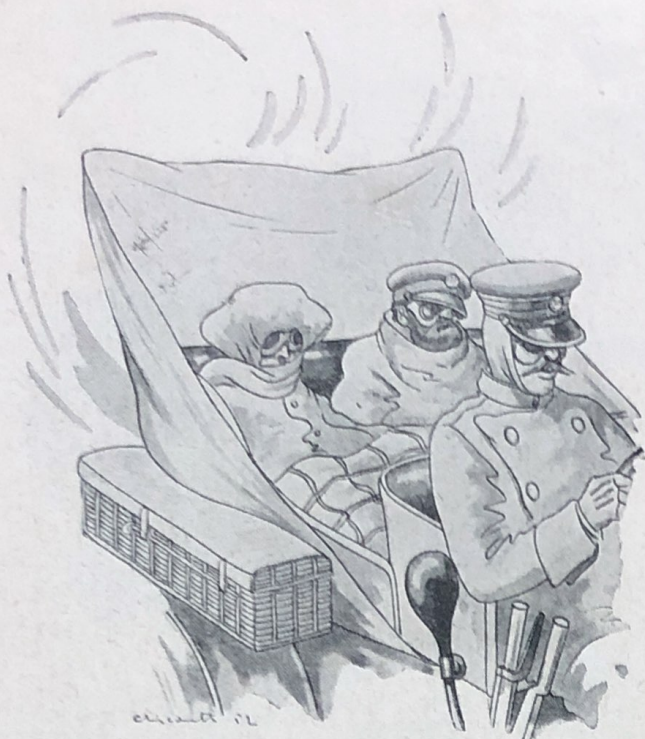
E la polvere? Oh! chi non ha provato che cosa sia la polvere, non può comprendere quale sia la delizia del viaggiare al riparo da questo flagello.

La polvere bianca, sottile, impalpabile, peggiore della sabbia del deserto sollevata dal *simun*, si infiltrava da per tutto, penetrava da ogni banda, ricoprendo della sua patina tutti gli uomini e tutte le cose. Si partiva bruni, biondi, rossi e si tornava a casa rivestiti di una cappa candida, cogli occhi lacrimosi e la bocca impastata. E tutti i rimedi erano vani contro la nemica implacabile che ci avvelenava le deliziose ore trascorse sulle vie d'Italia. La mancanza di vetro anteriore vi esponeva alla polvere di chi vi precedeva con un auto più veloce, ma il polverone sollevato dalla vostra stessa vettura, turbinando vi ricadeva addosso, e modesto palliativo erano le tele che si elevavano dietro ai sedili posteriori a frenarne l'impeto.

L'uomo, dunque, che saliva su una macchina del '90 si acconciava come un eschimese nella stagione invernale; pelliccia in testa, pelliccia sul corpo, pelliccia sulle gambe, pelliccia sulle mani e financo sui piedi; e l'estate indossava un lungo camice che lo faceva rassomigliare ad un monatto degno di figurare nelle scene dei « Promessi Sposi ».

... PUÒ ORMAI AFFRONTARE LE CURVE SENZA CORRERE IL RISCHIO DI ESSERE PROIETTATO NEL FOSSO, O PASSANDO UNA CUNETTA IN VELOCITÀ, A FAR CONOSCENZA CON LA POLVERE DELLA STRADA....

In quelle condizioni brandiva con epico gesto la manovella e dopo lunghi sforzi riusciva ad avviare il sussultante motore. La manovella, poveretta, ha subito anche lei varie peripezie, prima di giungere alla... soppressione finale. Le primissime macchine (la mia Benz del 1897) erano senza manovella. Il proprietario, aperto l'usciolo posteriore che racchiudeva il mostro misterioso, afferrava colla mano il volano e lo traeva violentemente a sè, tante volte quante fossero sufficienti per il lancio del povero monocilindrico. In progresso di tempo la manovella fu applicata anche a questo tipo di motore, sempre nella parte posteriore della macchina. In altri modelli, essa era disposta a fianco del conduttore a portata della sua mano destra, posizione logica che permetteva di mettere in marcia senza dover scendere di macchina. Solamente l'applicazione definitiva del motore verticale anteriore, portò allo stabilizzarsi della manovella nella sua posizione rimasta inalterata fino ad oggi. A parte la fatica ed il pericolo del lancio a mano, io ricordo la delizia dei giorni di pioggia in cui si accumulava sulla manovella uno spesso strato di fango, che il povero automobilista doveva togliere colle sue mani, prima di mettere in marcia.

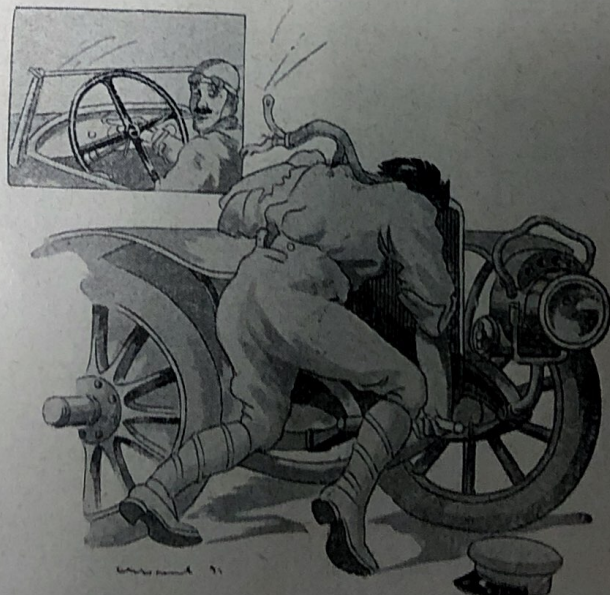
... ALCUNE VETTURE ERANO PROVVISTE DI MANTICE....

Dopo alcuni timidi tentativi di apparecchi ad aria compressa prima, elettrici poi, si è raggiunta la perfezione del tempo presente.

LA POLVERE S'INFILTRAVA DA OGNI BANDA, SOLLEVATA DALLA STESSA VETTURA, E MODESTO PALLIATIVO ALLA SUA INVASIONE ERANO LE TELE DIETRO I SEDILI POSTERIORI....

Oggi, l'automobilista si infila un bel paio di guanti bianchi, si siede tranquillamente al volante, si accomoda per bene, e con un gesto elegante e disinvolto preme un bottoncino. Un ronzio impercettibile, un fremito e tutto il mirabile congegno si mette in movimento. Oh delizia!

E finalmente l'auriga raggiungeva il suo posto e gli pareva di essere un re sul suo trono. Un re che dominava un gruppo irrequieto e capriccioso di sudditi: i cavalli-vapore. Specie sconosciuta, a volte restía ed inconcludente, spesso sfrenata e selvaggia, vinta ma indomabile, adorna di ogni virtù e carica di tutti i vizi... E sul suo trono egli trovava intorno aria e luce, spazio da tutte le parti, orizzonte libero vicino e lontano. L'impresa di condurre la macchina in luoghi ristretti o rasente paracarri era facile e sicura. Assenza di cofano o cofano scendente in avanti facevan sì che l'occhio si potesse posare sul terreno quasi a ridosso della vettura. Oggi il povero guidatore deve possedere occhio d'aquila e testa a bussola, per poter intuire, più che vedere, dove la macchina passa e non passa. Ed è curioso il fenomeno per cui il cofano è andato sempre più alzandosi ed allungandosi a mano a mano che diminuiva la dimensione del motore. Oggi un profano aprendo il cofano può chiedere sinceramente: oh, dove mai si è cacciato il motore? In cambio di quei bei cofani riboccanti di splendenti congegni del tempo passato! Il radiatore ha subito lui pure un lungo processo di assestamento, che non è finito, e che — se non sbaglio — tende a fargli riprendere le antiche forme.

I primi radiatori a tubi con alette erano disposti sul davanti, in basso, o sui fianchi del cofano. Solamente l'adozione del nido d'api creò il radiatore dalla caratteristica forma a scatola che, in collegamento col cofano, diede all'automobile la sua sagoma moderna ed abolì ogni lontana rassomiglianza colla vettura a cavalli. I primi radiatori a nido d'api ebbero forma tondeggiante, poi si irrigidirono in linee dure e dritte, per tornare ancora alla linea curva più aggraziata. Oggi il radiatore ha tendenza a rimpicciolirsi e ad abbassarsi, onde permettere con maggior senso pratico, la piena visibilità della strada all'occhio del conduttore. E' di ieri l'episodio di un amico che al volante di una superba Isotta, ha carambolato con tutte le conseguenze un ragazzotto alla guida di un ciclo furgoncino, per non averlo visto.

E la nostra macchina sbuffando e traballando, invasa da tanto furore che la faceva tremare per tutte le membra, si avviava avvolta in una nebbia di fumo, da cui voi uscivate come Giove tonante dalla nuvola da cui scagliava i fulmini. Però, credete a me, o giovani dalle piccole vibranti macchine da corsa, noi soli eravamo capaci per dirla alla

... BRANDIVA CON EPICO GESTO LA MANOVELLA E DOPO LUNGHI SFORZI RIUSCIVA AD AVVIARE IL SUSSULTANTE MOTORE...

francese, di « épater le bourgeois ». Le nostre grandiose ed imponenti masse ferrate, col loro fragore, incutevano un santo rispetto ai buoni villici, rispetto che si traduceva in espressioni di commossa meraviglia, o in devoti segni di croce, come alla apparizione di Satana in persona.

Il buon popolo, oggi, è ormai abituato ai prodigi della scienza. Troppe cose ha visto che trascendono la sua comune intelligenza, per potersi ancora stupire. Ma in quei giorni ormai tanto lontani, la trionfante meccanica faceva i primi passi, e se il treno non destava più curiosità, la vettura senza cavalli era invece un prodotto misterioso, in cui all'animale assente era stato sostituito un congegno diabolico che per mezzo di manovre oscure metteva in moto ogni cosa e questo era sufficiente per colpire ed incuriosire la fantasia del popolo.

LE PRIMISSIME MACCHINE NON AVEVANO NEPPURE LA MANOVELLA. BISOGNAVA AFFERRARE IL VOLANO E TRARLO VIOLENTEMENTE A SÈ PER AVVIARE IL MOTORE....

La guida delle prime macchine non era pericolosa tanto la velocità era ridotta. Ma lo sterzo durissimo, la posizione disagevole, i comandi mal disposti, erano tutti coefficienti che bastavano per renderne l'uso non facile. Io ho posseduto una vetturetta — e Dio perdoni l'inventore — in cui per innestare la prima marcia era necessario far girare a lungo, a destra, un volantino disposto a fianco del conduttore. Per passare in seconda marcia occorreva girare all'indietro fino al «folle» e poi ricominciare nell'altro verso per ugual numero di giri. Il volantino comandava innesto e cambio, poichè altro non faceva col suo moto che tendere una cinghia. Era impossibile, con questo tipo di macchina, stare dietro ad un altro veicolo senza picchiarci del naso, e quindi la circolazione nelle vie percorse dal tram era praticamente impedita.

L'AURIGA RAGGIUNGEVA IL SUO POSTO E GLI PAREVA DI ESSERE UN RE SUL SUO TRONO....

E se non facile era la guida in città, non parliamo della guida in campagna, in cui ci si trovava alle prese con ostacoli di ogni genere sempre rinnovantisi. Cani suicidi, galline pazze, mucche curiose, carrettieri inferociti erano il nostro pasto quotidiano: il tutto condito dal polverone traditore, che avvolgeva gli attori del dramma in una nube di leggenda, da cui uscivano malconci vincitori e vinti.

Le panne frequenti e misteriose assumevano tragici aspetti quando assalivano il coraggioso automedonte nei luoghi più impensati. E feroci erano le loro conseguenze tanto se la vettura era in pieno deserto lontana dall'abitato o sull'imbrunire o sotto la pioggia battente, quanto se il guasto capitava in una via della città frequentatissima.

Chi legge ricorda forse l'episodio di quell'amico la cui macchina si fermò in via Roma a Torino nell'ora di maggior movimento, a traverso i due binari del tram. E per toglierla di là dovettero accorrere i pompieri

LE ORE PIÙ TERRIBILI ERANO QUELLE PASSATE ALLE PRESE CON QUEI CONGEGNI INFERNALI CH'ERANO I PNEUMATICI DI ALLORA....

che la sollevarono e la portarono via. Il guasto era tale, che le ruote posteriori si erano inchiodate. Circolazione impedita, imprecazioni, motteggi, cronaca sarcastica sui giornali, disdegno dei benpensanti, ironici commenti dei laudatori del cavallo: ecco la messe che raccoglieva il disgraziato automobilista in quelle condizioni.

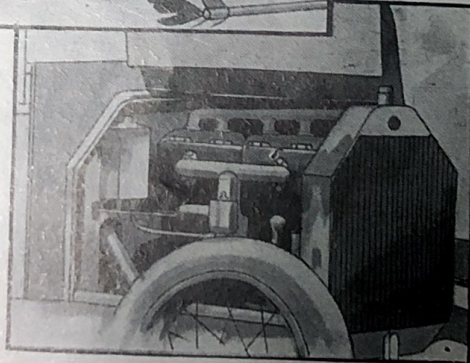
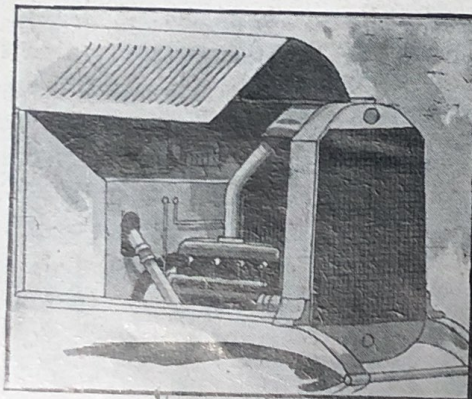
Ma le nostre macchine, lente a muoversi in piano, sbuffanti in salita, tarde alla manovra, acquistavano impensate doti di agilità e di ripresa quando un ostacolo si presentava loro davanti inaspettato, e quando una lunga discesa si apriva allettante sul loro cammino. Allora, e solamente allora, i treni si dichiaravano impotenti a qualunque azione: la furibonda macchina non sentiva più il richiamo del guidatore, che, premendo con tutto il suo peso sul pedale, o spingendo con tutta la forza dei suoi muscoli sulla leva, tentava di arginare la pazza corsa. Ed era l'inevitabile cozzo contro il tram e il rovesciamento finale in fondo alla discesa nel fosso fiancheggiante la strada. Anche sulle salite quei maledetti freni si dichiaravano incompetenti. Bastava che la vettura accennasse a retrocedere, che tosto il nastro del freno compiacente si allargava, lasciando libero il tamburo e con esso la ruota: e la vostra povera macchina, malgrado gli sforzi più generosi, retrocedeva rapidamente fino al prossimo paracarro. Le nostre Fiat del 1902 avevano, oh meraviglia, il cambio di velocità a ruota libera. I freni, erano quel che erano. Inutile descrivere le conseguenze.

I pneumatici? Troppo si è riso sull'argomento perchè io vi intrattenga ancora su questo dolorosissimo tema. Ma certo che le ore più terribili le abbiamo passate a contatto di quei congegni infernali, capricciosi come le donne e feroci come un inquisitore, che si divertivano a torturarci, a farci perdere la pazienza e la fede, e ci riducevano dei poveri esseri umani, abbrutiti come bestie, colle membra stanche ed il cervello vuoto.

Il pneumatico non era un avversario leale: esso si valeva di tutti gli accorgimenti più sottili, per rendere più atroce la tortura. Si afflosciava tranquillamente e poi, sornione, vi attendeva al varco. Dopo che voi, sudato ed ansante, eravate riuscito ad estrarre la camera d'aria, a rimontare ogni cosa, ed a rigonfiare... appena tutti gli attrezzi erano sistemati alla meglio nelle cassette, e voi con un lungo sospiro di sollievo stavate per salire al vostro posto, ecco, un leggerissimo satanico fischio, un lieve scricchiolio, un impercettibile movimento della macchina vi avvertivano che il vostro povero rappezzo aveva ceduto alla pressione e che il pneumatico lemme lemme tornava ad afflosciarsi e tutto era da ricominciare.

OGGI UN PROFANO APRENDO IL CÒFANO PUÒ CHIEDERE SINCERAMENTE: OH, DOVE MAI SI È CACCIATO IL MOTORE?

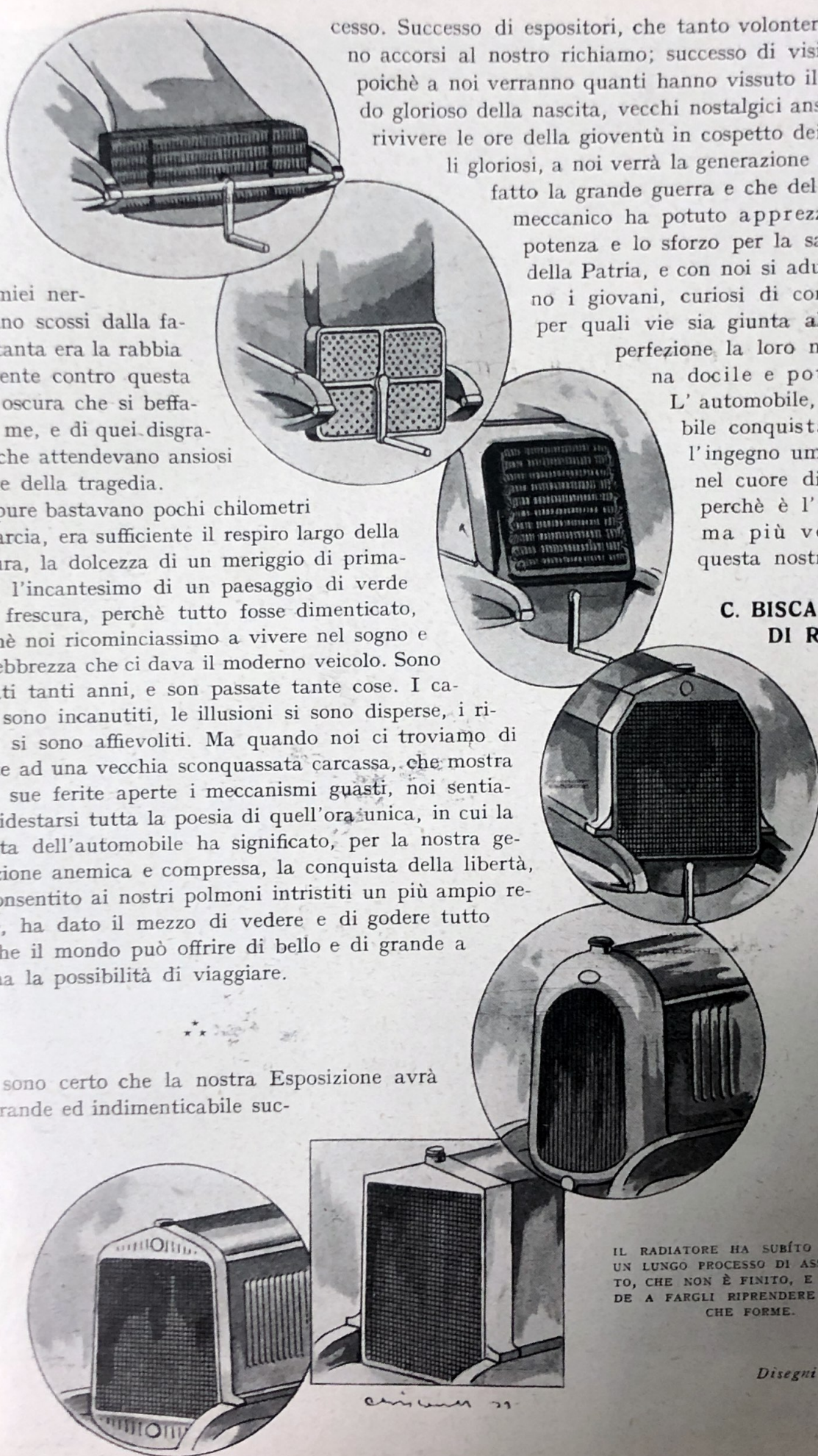
Non ho vergogna a confessarlo: io ricordo di aver pianto, tan-

to i miei nervi erano scossi dalla fatica, tanta era la rabbia impotente contro questa forza oscura che si beffava di me, e di quei disgraziati che attendevano ansiosi la fine della tragedia.

Eppure bastavano pochi chilometri di marcia, era sufficiente il respiro largo della pianura, la dolcezza di un meriggio di primavera, l'incantesimo di un paesaggio di verde e di frescura, perchè tutto fosse dimenticato, perchè noi ricominciassimo a vivere nel sogno e nell'ebbrezza che ci dava il moderno veicolo. Sono passati tanti anni, e son passate tante cose. I capelli sono incanutiti, le illusioni si sono disperse, i ricordi si sono affievoliti. Ma quando noi ci troviamo di fronte ad una vecchia sconquassata carcassa, che mostra dalle sue ferite aperte i meccanismi guasti, noi sentiamo ridestarsi tutta la poesia di quell'ora unica, in cui la nascita dell'automobile ha significato, per la nostra generazione anemica e compressa, la conquista della libertà, ha consentito ai nostri polmoni intristiti un più ampio respiro, ha dato il mezzo di vedere e di godere tutto ciò che il mondo può offrire di bello e di grande a chi ha la possibilità di viaggiare.

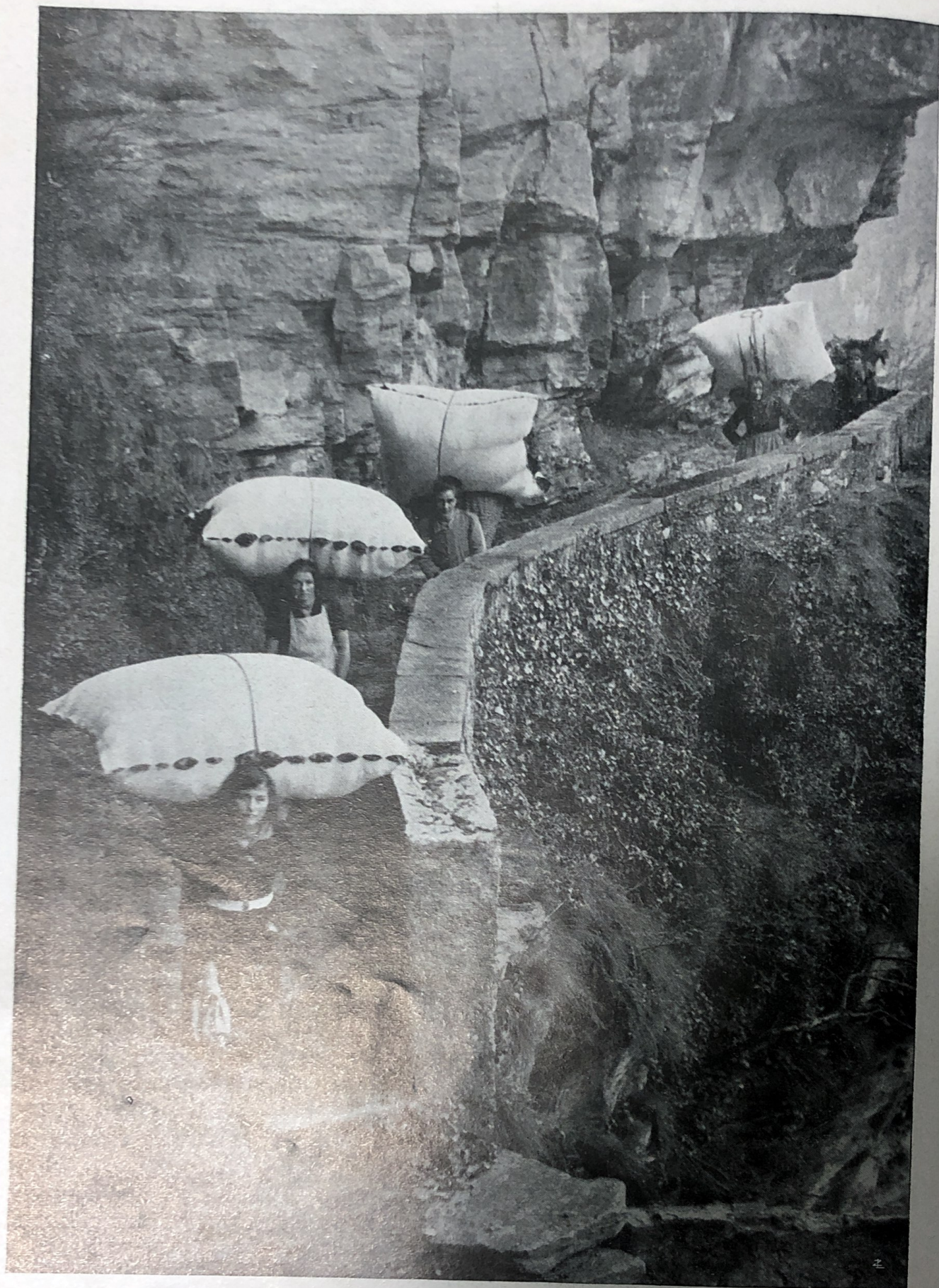
* * *

Io sono certo che la nostra Esposizione avrà un grande ed indimenticabile successo. Successo di espositori, che tanto volonterosi sono accorsi al nostro richiamo; successo di visitatori, poichè a noi verranno quanti hanno vissuto il periodo glorioso della nascita, vecchi nostalgici ansiosi di rivivere le ore della gioventù in cospetto dei cimeli gloriosi, a noi verrà la generazione che ha fatto la grande guerra e che del mezzo meccanico ha potuto apprezzare la potenza e lo sforzo per la salvezza della Patria, e con noi si aduneranno i giovani, curiosi di conoscere per quali vie sia giunta alla sua perfezione la loro macchina docile e potente.

L'automobile, mirabile conquista dell'ingegno umano, è nel cuore di tutti, perchè è l'emblema più vero di questa nostra êra.

C. BISCARETTI DI RUFFIA

IL RADIATORE HA SUBÌTO LUI PURE UN LUNGO PROCESSO DI ASSESTAMENTO, CHE NON È FINITO, E CHE TENDE A FARGLI RIPRENDERE LE ANTICHE FORME.

Disegni dell'A.

(fot. M. Ciceri, Varzo d'Ossola)

LA RACCOLTA DELLE FOGLIE DI FAGGIO IN VALLE DIVEDRO.

Ogni anno, sul finire dell'autunno, viene fatta la raccolta delle foglie di faggio entro bisacce (*frotte*) formate da due lenzuoli cuciti assieme. Le foglie sono poi usate per allestire soffici ed economici materassi specialmente per l'estate nelle casere delle Alpi.

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

ARTISTI ITALIANI IN RUSSIA

II - ORIGINI DI PIETROBURGO E GLI ARCHITETTI ITALIANI

Se a Mosca è la mole superba del Cremlino che con le sue mura, le sue torri, le sue chiese e i suoi palazzi ha il magico potere di trasportare ripetutamente la fantasia del visitatore italiano in tanti luoghi della sua patria, di cui i monumenti moscoviti sono un riflesso, confuso come in un sogno con nuove e diverse immagini sovrapposte, a Pietroburgo (oggi Leningrado) tutta la città e i suoi dintorni offrono continua occasione di rievocare l'arte della nostra patria. Nomi come quelli del Rastrelli, del Quarenghi, del Rinaldi, del Rossi diventano subito familiari a chi, affascinato dalla visione della capitale dell'impero degli Zar, cerchi nella storia architettonica della città le ragioni di questo fascino.

Che la città di Pietro sia nata e si sia sviluppata a contatto diretto con la civiltà europea, e che anzi con Pietro il Grande abbia inizio la storia moderna della Russia, si legge in tutti i manuali di storia e non è chi non sappia che fu Pietro ad aprire, secondo la frase che è ormai un luogo comune, le finestre della Russia sulla Europa. Meno noto è tuttavia quale sia stata la parte di ogni singola nazione in questo contributo generale della civiltà europeo-occidentale alla nuova vita russa. E quasi del tutto ignoto — e non soltanto ai russi, ma anche a noi italiani direttamente interessati — è che alle origini stesse della fondazione della nuova capitale prese parte proprio un architetto italiano, primo di quella nuova schiera di artefici che dovevano per la seconda volta, dopo i Fioravanti, i Ruffo, i Solario e i vari Friasin dei tempi di Ivan III, portare lo spirito della nostra arte nella lontana Russia.

STATUA EQUESTRE DI PIETRO IL GRANDE, DI RASTRELLI PADRE (1743), A PIETROBURGO.

Quando nel 1714 Pietro pubblicava il famoso « ukaz » che proibiva di costruire qualsiasi edificio in pietra in tutta la Russia, ad eccezione di Pietroburgo, a Pietroburgo già da undici anni si trovava l'italiano Domenico Trezzini dal Canton Ticino, a cui l'imperatore aveva affidata la costruzione della maggior parte degli edifici della nuova capitale.

Se si tien presente che verso la fine del secolo XVII a Mosca si trovavano eccellenti architetti russi, può apparir strano che l'imperatore non

DOMENICO TREZZINI. MODELLO PER UNA VILLA CON GIARDINO E BOSCO. (INTORNO AL 1714). INCISIONE A. PICARD.

di costruzione della Fortezza dei SS. Pietro e Paolo, dato da Pietro il Grande nel 1703, secondo quanto ci hanno tramandato le «Notizie» del tempo. Ora appunto nel 1703, Domenico Trezzini, che si trovava a lavorare alla Corte del re di Danimarca, invitato dall'ambasciatore di Pietro, Izmailov, arrivava a Pietroburgo, accolto dal gradimento e dalla fiducia del sovrano.

Alcune schiere di « artieri d'ogni arte » erano già arrivate nel 1698, ingaggiati ad Amsterdam, ma fra essi non c'era nessun architetto, nè in generale maestro, capace di rispondere alle esigenze dello Zar. Agli olandesi questi s' era rivolto per due ragioni: prima di tutto perchè con l'Olanda più che con gli altri paesi d' Europa aveva stretto rapporti durante i suoi viaggi, e poi perchè, recatosi in Olanda, aveva trovata esatta rispondenza di clima e di struttura dei luoghi fra lo Zuidersee e il territorio della Neva, ed aveva logicamente pensato che a piegar quest'ultimo alle necessità di costruzione di una grande città in pietra più che altri fossero capaci gli olandesi.

La città era sorta in origine in legno; ma gli edifici non dovevano essere che provvisori e a trasformare la città di legno in città di pietra doveva provvedere appunto il nostro Trezzini.

Dei primi dieci anni di intensa attività dell'architetto italiano, il quale costruì prima tutti gli edifici del primo Lungo-Neva, poi la riva detta Milionnaja e gettò le prime fondamenta in pietra della Fortezza dei SS. Pietro e Paolo, non è rimasto purtroppo nulla. Una certa idea di quel che fosse il Lungo-Neva trezziniano, possiamo avere dal gigantesco panorama di Pietroburgo, finito d'incidere da A. Zubov nel 1716, come un'idea di quel che fossero le case progettate dal Trezzini, secondo le categorie di persone che le avrebbero abitate, possiamo ricavare dalle incisioni del Picard. Gli stranieri, del resto, che visitarono Pietroburgo pochi anni dopo la sua fondazione, narravano già della sua bellezza e la paragonavano alle più belle capitali d'Europa,

si rivolgesse ad essi per le nuove costruzioni; il fatto è che il sovrano, tutti pieni gli occhi e la mente, della visione occidentale, temeva ogni e qualsiasi infiltrazione orientale nella nuova capitale che egli voleva esclusivamente europea. In realtà anche Mosca, sotto i discendenti di Pietro, si volse, e per opera non soltanto di stranieri, ma anche di russi, al mondo occidentale per prenderne in prestito le forme per il suo rinnovamento, ma la differenza tra le due capitali rimane evidente se si considera l'uniformità, in parte scolastica, dello sviluppo architettonico di Mosca, e la varietà, direi quasi individualistica, degli edifici di Pietroburgo, dove gli architetti, pur appartenendo evidentemente al loro secolo, poterono più liberamente esplicare la propria genialità.

La città di Pietro ebbe inizio con l'ordine

IL COSIDDETTO « QUARTIERE DI PIETROBURGO » DEL 1716. - SULLA RIVA LE COSTRUZIONI SONO DI D. TREZZINI. (DALLA VEDUTA PANORAMICA DI PIETROBURGO INCISA DA A. ZUBOV).

Ora fino al 1716 (secondo altri fino al 1713) il Trezzini era stato l'ideatore e il direttore *unico* di tutte le costruzioni, ed a lui prima che ad altri andava dunque l'elogio e l'ammirazione dei visitatori.

Dobbiamo tuttavia aggiungere che accanto al Trezzini lavorarono negli anni seguenti al suo primo decennio di attività anche architetti tedeschi, olandesi e francesi, alcuni dei quali di fama europea, come Gottfried Schä-

DOMENICO TREZZINI - EDIFICIO DEI « DODICI COLLEGI » (POI UNIVERSITÀ) DI PIETROBURGO. 1722-1732.

DOMENICO TREZZINI - IL CAMPANILE DELLA CHIESA DEI SS. PIETRO E PAOLO (1714-1733).

del, Andreas Schlüter, lo Schwertfeger, il Mattarnowy, l'Härbel, il Förster, François de Waal, Alexandre Jean Baptiste Leblond. D'altra parte il Trezzini stesso, italiano del Ticino, per quanto educato anche alla logica e all'elemento pittoresco proprî del barocco italiano del tempo, apparteneva a quella scuola architettonica che suol considerarsi intermediaria tra il barocco italiano e quello germanico, ed aveva lavorato a lungo in paesi nordici.

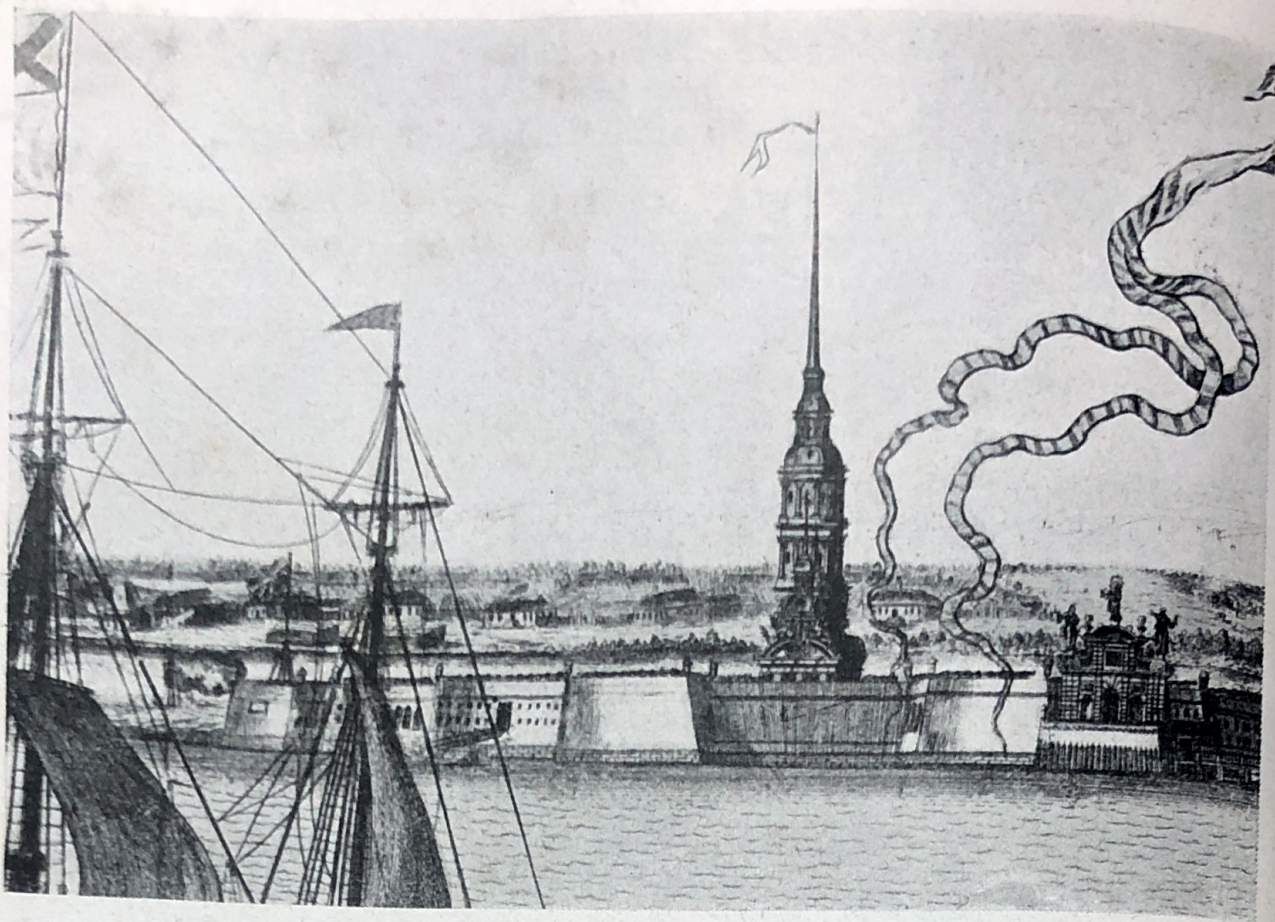
Il primo grande progetto del Trezzini, quello in cui egli più evidentemente rivelò la sua genialità fu il progetto del Monastero Alessandro Nevskij. Tutti gli edifici che si trovano nel disegno erano disposti in modo che a guardarli dall'alto formavano la figura di un'aquila con le ali spiegate. La costruzione della cattedrale del Monastero fu cominciata nel 1717 sotto la diretta sorveglianza dell'architetto, e tre anni dopo era compiuta tutta la struttura generale dell'edificio secondo i suoi piani. La consacrazione del monastero avvenne nel 1724 alla presenza dello Zar. Due anni dopo si vollero apportare dei mutamenti, ma si procedette male ed i lavori andarono così per le lunghe che il Trezzini non ebbe la soddisfazione di veder compiuta l'opera da lui iniziata. Dopo quarant'anni di lavori la costruzione fu nuovamente demolita nel 1753 e dell'opera del Trezzini non rimase quasi più nulla. La cattedrale nel suo aspetto attuale fu ricostruita dal 1776 al 1790 sui piani dell'architetto russo Stasov, ma secondo alcuni parte dell'opera riecheggia ancora il progetto primitivo.

L'altra opera di grande rilievo ed importanza intorno alla quale si affaticò il Trezzini fu la Fortezza dei SS. Pietro e Paolo, opera che stava molto a cuore al sovrano. Distratto però dalle cure di guerra, Pietro il Grande non potè seguire da vicino il corso della costruzione e dovette contentarsi di essere informato per iscritto dallo stesso architetto, del quale si conservano appunto due lettere descrittive nell'Archivio di Stato russo.

Il 24 luglio del 1720 il sovrano potè dedicare tutta la giornata a visitare i lavori ed il 21 agosto dello stesso anno, dalla cima del campanile appena finito poteva abbracciar con lo sguardo la sua città prediletta. Al principio dell'anno seguente « venivano trasmesse all'architetto 400 monete d'oro perchè le impiegasse nella doratura delle lastre di ra-

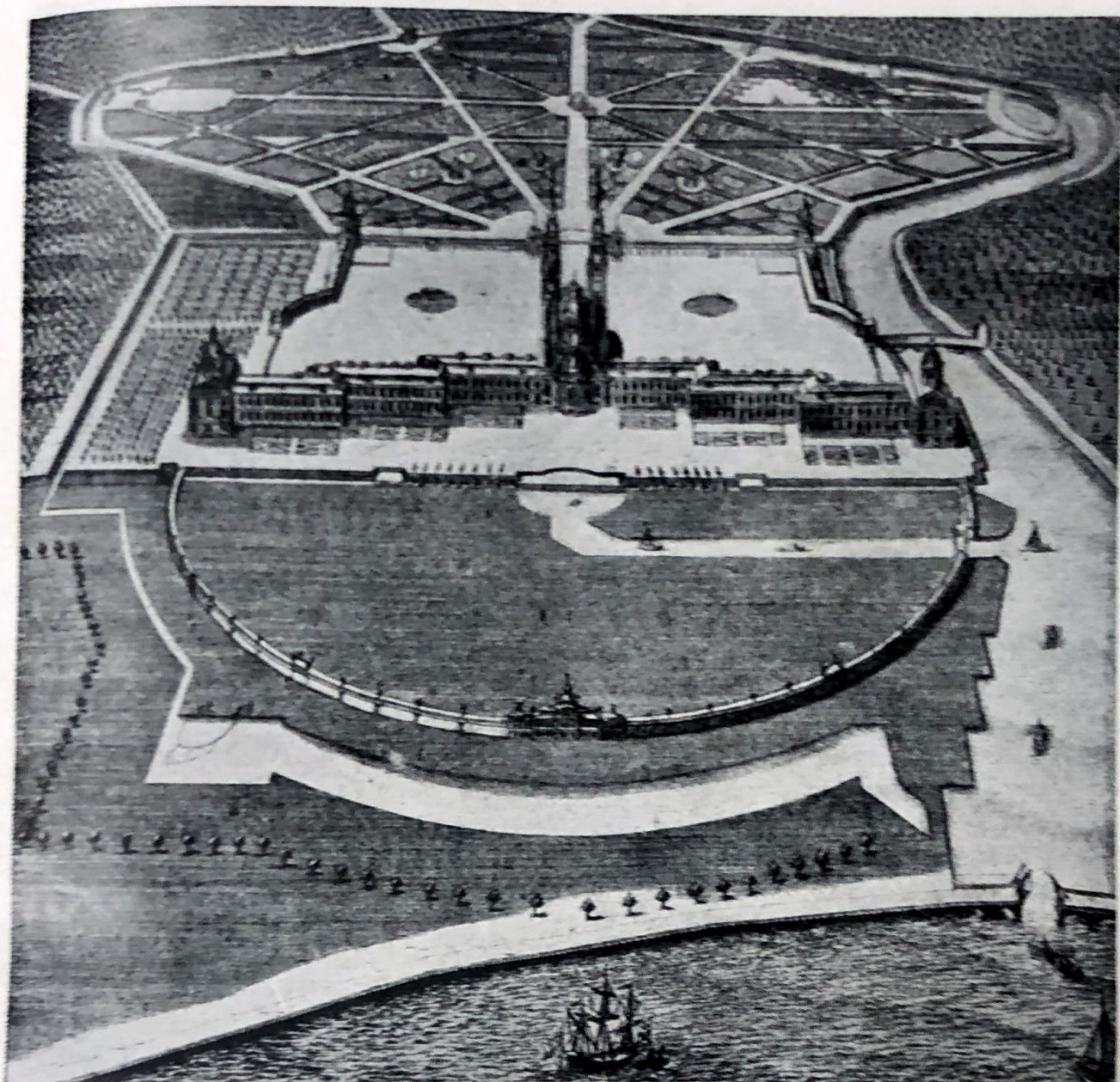
DOMENICO TREZZINI - LA CATTEDRALE DEI SS. PIETRO E PAOLO. 1714-1733.

me che dovevano coprire la cima del campanile e le cupole della chiesa ».

Chiunque sia stato a Pietroburgo sa quanta parte abbia nella fisionomia della città il campanile della Fortezza dei SS. Pietro e Paolo, insieme alla Torre dell'Ammiragliato, alla cupola di S. Isacco e alle colonne rostrate della Strjelka. « Il campanile dei SS. Pietro e Paolo — ha giustamente scritto uno storico dell'arte russa, il Grabar — ha per

LA FORTEZZA DEI SS. PIETRO E PAOLO. — DETTAGLIO DEL PANORAMA DI A. ZUBOV. (1716).

D. TREZZINI - PORTA DI PIETRO DELLA FORTEZZA DEI SS. PIETRO E PAOLO (1717-18).

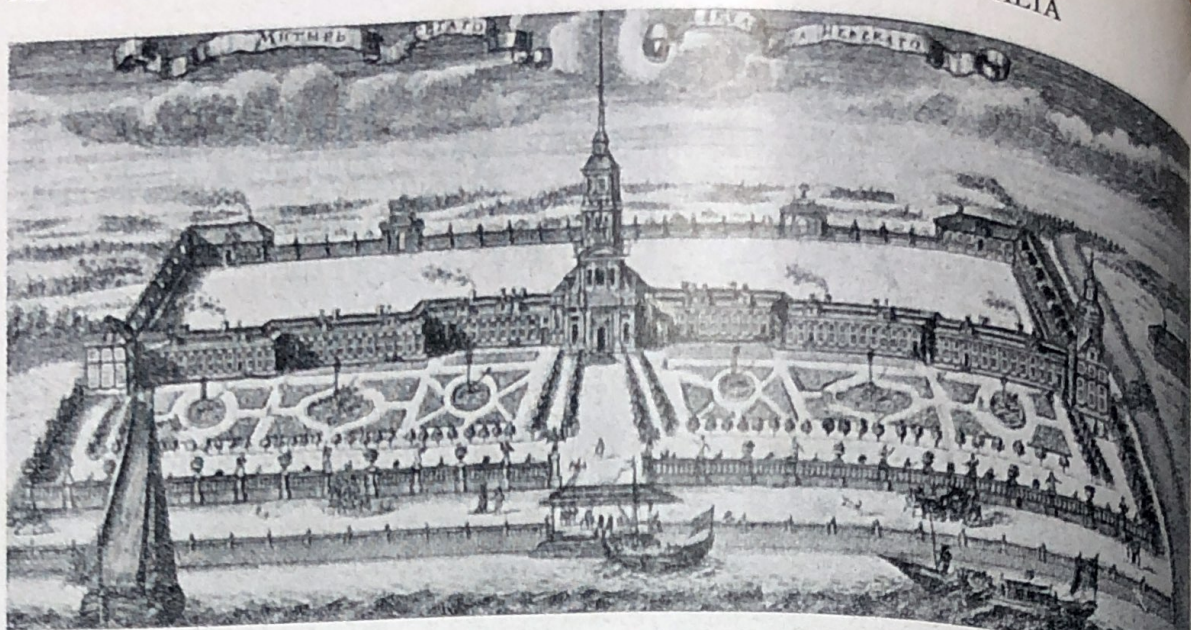
Pietroburgo l'importanza che ha per Venezia il campanile di S. Marco, per Strasburgo il suo Duomo, per Mosca il campanile di Ivan Velikij nel Cremlino ».

Contemporaneamente ai lavori della Fortezza, il Trezzini aveva messo mano a innumerevoli altri lavori, alcuni dei quali sono ormai scomparsi, altri invece sono rimasti a testimonianza della sua meravigliosa attività. Meravigliosa attività davvero! « È difficile immaginarsi — ha detto di lui il Grabar — quando il Trezzini trovasse il tempo di mangiare e di dormire, di partecipare alle mascherate e di assistere ai servizi divini nella sua chiesa ». « Energia e capacità di lavoro sbalorditive — ha detto un altro studioso, il Korolkov. — Durante i trent'anni del suo soggiorno in Russia, il Trezzini costruì tanti edifici quanti non ne potevano costruire i suoi successori in cento anni.

DOMENICO TREZZINI E TEODORO SCHWERTFEGER - PROGETTO DEL CONVENTO « ALESSANDRO NEVSKIJ » (1720-1723). — INCISIONE DI PICARD (1723).

Gli edifici da lui costruiti non si distinguevano per particolare bellezza architettonica, nè per grandiosità di idea, ma rispondevano pienamente ai desiderii del sovrano creatore della capitale nordica; essi erano solidi. Ne fanno testimonianza l' edificio dei « Dodici collegi » (poi Università), conservatosi fino ad oggi quasi senza mutamenti, ed il vecchio Mercato coperto (« Gostinnyj dvor ») sul Vasilij Ostrov (Isola di S. Basilio), il quale del resto, con le sue gallerie a molti archi, non è privo di una sua caratteristica bellezza ».

La morte impedì al Trezzini di portare a termine molti lavori, tra cui anche quelli della Fortezza. Gli successe nella costruzione di quest'ultima B. Chr. von Minich. La cattedrale all'interno delle mura, finita nel 1733 fu devastata da un incendio nel 1756. Incaricato della ricostruzione fu un altro italiano, il famoso conte Rastrelli, insieme all' architetto russo Cevakinskij.

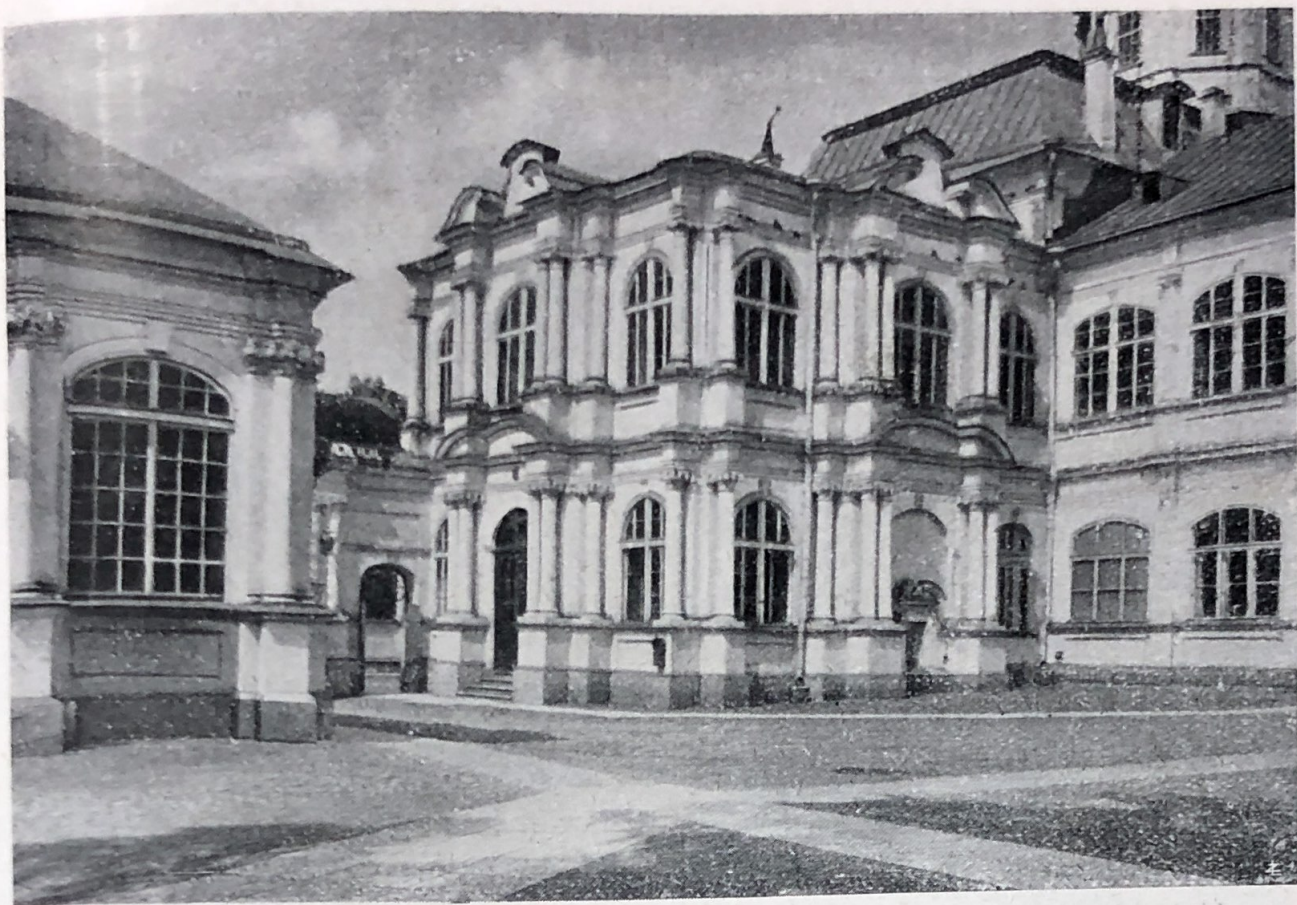
Architetto e ingegnere, il Trezzini non isdegnò arti minori, quali quella della medaglia, come ci testimonia il disegno da lui stesso fornito per una medaglia commemorativa della Fortezza.

Persona grata all'imperatore che gli rese ogni onore, Domenico Trezzini godette del favore della Corte anche dopo la morte di Pietro il Grande. E tutti gli storici dell'arte russa sono d'accordo nel riconoscere che questo favore era meritato. « Pietroburgo — ha

DOMENICO TREZZINI - PROGETTO DEL CONVENTO « ALESSANDRO NEVSKIJ » (1715-1716). (INCISIONE DI A. ZUBOV; PARTE DEL SUO PANORAMA DI PIETROBURGO).

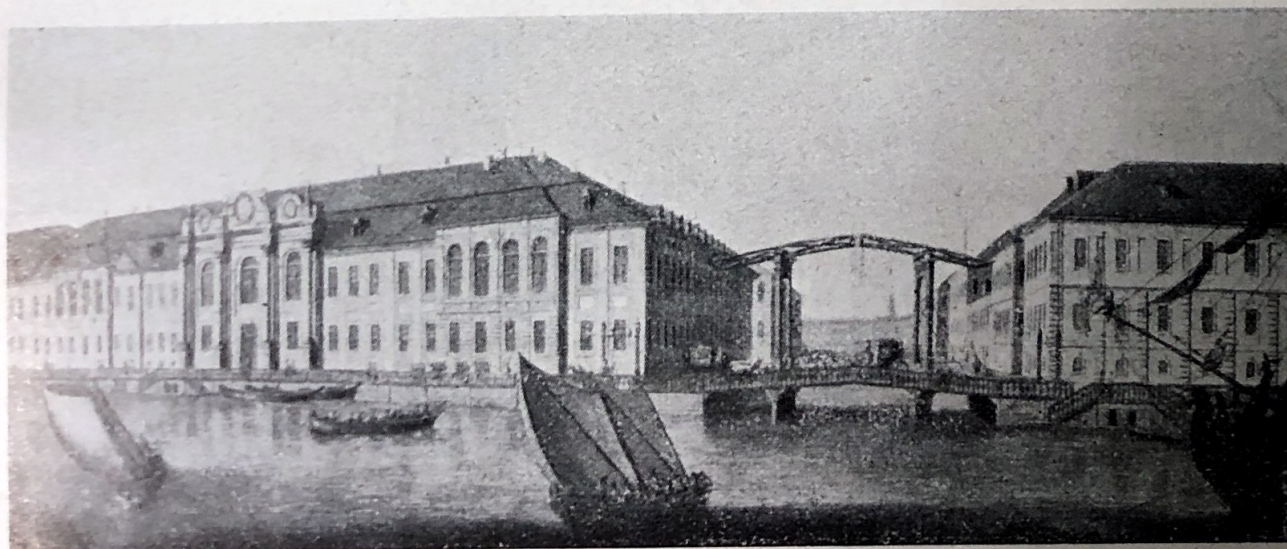
scritto il Korolkov — deve a Domenico Trezzini, i suoi primi edifici ed il nome di lui è stato ingiustamente dimenticato dalla maggior parte degli studiosi dell'antichità pietroburghese. Era giusta una rivendicazione del suo nome da parte italiana.

Bisogna anche ricordare che col Trezzini era venuta in Russia tutta una schiera di italiani, tra cui il genero suo, di cognome Trezzini come lui, un Giovanni Maria Fontana che nel 1706 costruì la casa dei Menscikov nella « Sloboda » tedesca, sostituito però nei lavori due anni dopo dal tedesco Karl Christofor von Plankenberg; un tale Iacopo Gaspari, nominato più volte come disegnatore nei documenti russi del tempo; Galeazzo Quadro, Carlo Ferrara, Domenico Ruta.

In un certo senso successori di Domenico furono suo genero Giuseppe (dai russi chiamato Ossip Petrovic) e suo figlio Pietro. Il primo iniziò la propria attività quand'era ancora vivo il suocero, diresse molte costru-

DOMENICO TREZZINI - I « DODICI COLLEGI » (POI UNIVERSITÀ) E IL VECCHIO « GOSTINNYJ DVOR » (MERCATO CHIUSO) NEL SECOLO XVIII. — INCISIONE DI ATKINSON (1801).

DOMENICO TREZZINI - EX CONVENTO « ALESSANDRO NEVSKIJ ».

zioni ed ebbe il titolo di colonnello delle fortificazioni. Inferiore per ingegno e tecnica al suocero, non ha lasciato edifici propri di importanza architettonica, salvo la piccola Chiesa dei tre Santi.

Il secondo, Pietro, nato a Pietroburgo nel 1710, fu dal padre mandato a studiare in Italia, di dove ritornò in epoca imprecisata. La sua attività non cade nel periodo di Pietro. Il suo nome infatti si comincia a incontrare nei documenti solo nel 1735. Fu anche egli, come il padre, molto attivo e a lui si debbono numerosi progetti di edifici, alcuni soltanto dei quali furono eseguiti, come l'edificio del Maneggio ed il Teatro d'Opera nel palazzo Anickov, portato a termine dal Rastrelli. Furono inoltre suoi i progetti per la Chiesa dell'Ospedale, costruita nel 1746. La sem-

DOMENICO TREZZINI - IL SECONDO PALAZZO D'INVERNO DOPO IL 1726. — QUADRO DI MACHAEV (?).

MICHETTI - IL FARO SUL CANALE DI PIETRO IL GRANDE (KRONSTADT). MODELLO NEL MUSEO DELLA MARINA. (1721-1722).

di Pietro: il Chiaveri e il Michetti.

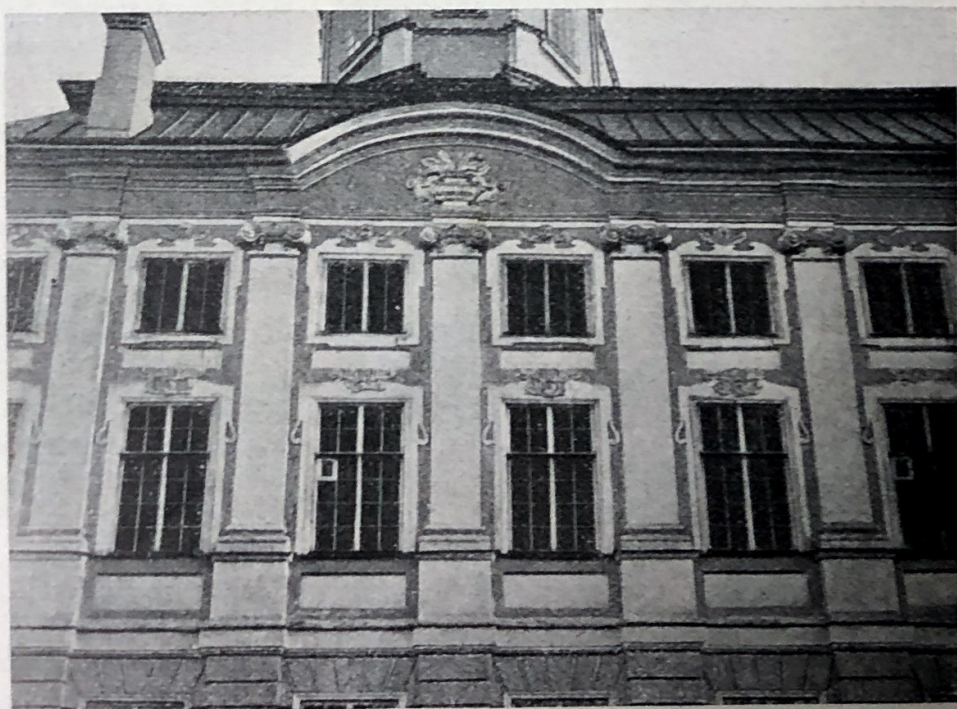
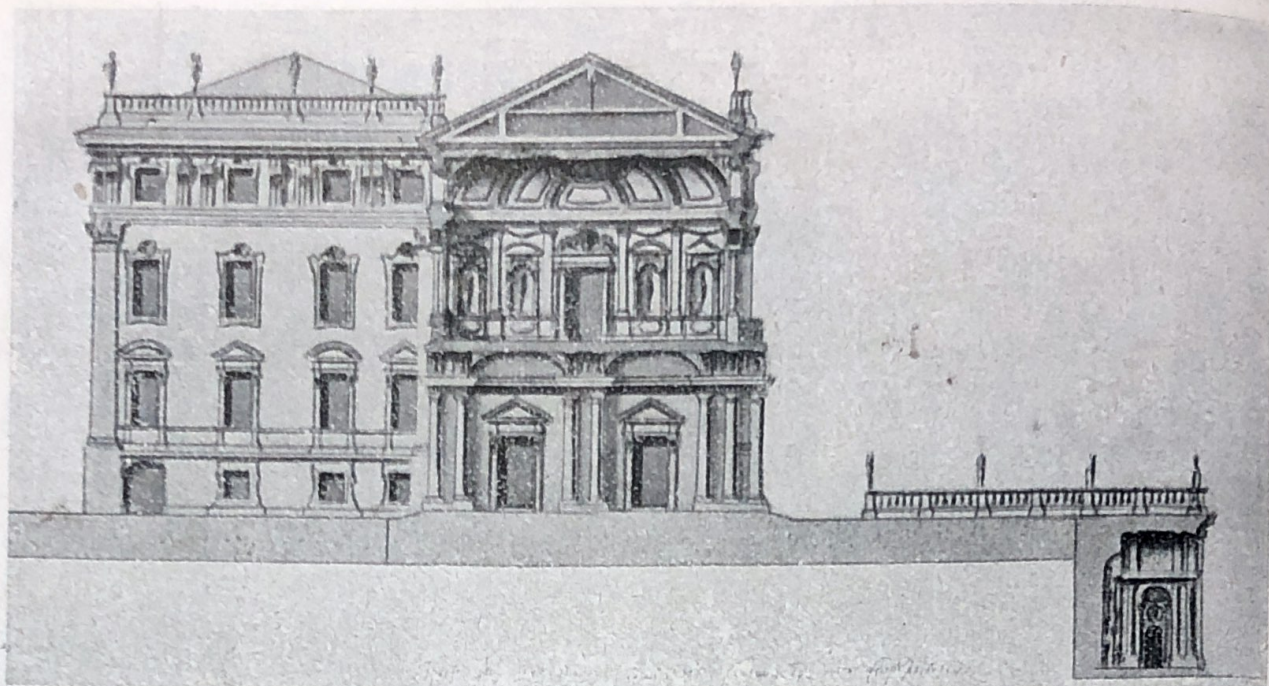
Gaetano Chiaveri, nato a Roma nel 1689 e morto a Foligno nel 1770, venne in Russia ancora giovane, nel 1718. Costruì la casa dell'imperatrice Prascovia Fjòdorovna, che si trovava al posto in cui più tardi sorse il museo zoologico della città universitaria. Alla morte dell'architetto tedesco Mattarnowy, il Chiaveri gli successe nella costruzione del Museo e della sala della Biblioteca, a noi nota soltanto attraverso un'incisione del Schumacher. Il Chiaveri fu a Pietroburgo saltuariamente, per portare a termine lavori inziati, ed il suo nome si incontra per l'ultima volta nei documenti nell'inverno 1726. Lavorò in seguito a Varsavia e a Dresda. Di lui è da ricordare anche, perchè ripetutamente menzionata, una chiesetta nella piccola località di Korostyn nel governatorato di Novgorod, che sarebbe stata costruita nel 1721, ma il Grabar stesso dichiara di ignorare se essa esista. L'ultimo degli italiani che lavorarono sotto Pietro il Grande fu Nicola (o Nicolò) Michetti, della vita del quale ignoriamo quasi tutto, compresi gli anni della nascita e della morte. Arrivò il Michetti a Pietroburgo, proveniente da Roma, nel 1718, accolto con favore dal Sovrano. L'anno dopo, morto il Leblond, che nei suoi tre anni di soggiorno in Russia aveva potuto costruire solo il grande Palazzo di Peterhof (più tardi rifatto completamente dal Rastrelli), il Michetti ne occupò il posto, con alto stipendio e larghissimi incarichi.

pre crescente fama del Rastrelli, gli fece desiderare di allontanarsi dalla Russia, non sentendosi in grado di gareggiare col grande rivale. E alla prima occasione si allontanò effettivamente, senza portare a termine neppure alcuni edifici già cominciati.

Altri due italiani bisogna ricordare come partecipanti alla costruzione di Pietroburgo durante il regno

GIUSEPPE TREZZINI - LA CHIESA DEI TRE SANTI A PIETROBURGO. (1740).

PIETRO TREZZINI - LA CHIESA « NIKOLO-FEDOROVSKAJA » NEL MONASTERO DI ALESSANDRO NEVSKIJ.

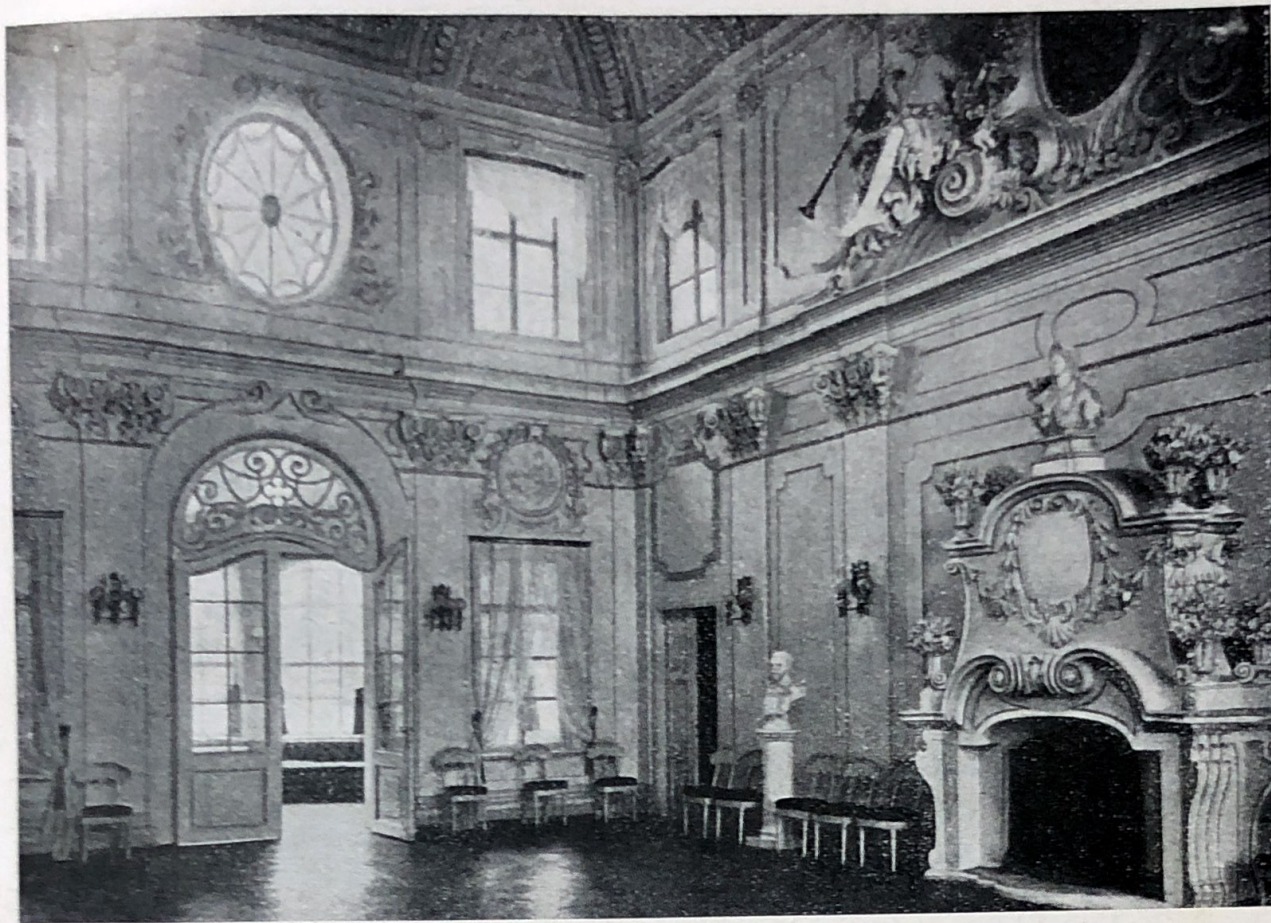
Di tutte le opere da lui progettate, solo una si è conservata integralmente, il palazzo cioè di Ekaterinenthal a Reval, nemmeno essa, del resto, condotta a termine da lui personalmente, avendone egli affidato il compimento al neo allievo russo Zemtsov, per non lasciar troppo di frequente i lavori iniziati a Pietroburgo. Qui egli dovette liquidare l'eredità del Leblond finendo quel che era stato cominciato e preparando nuovi progetti per le opere già decise, come appunto il ricordato palazzo di Ekaterinenthal.

TREZZINI E SCHWERTFEGER - DECORAZIONE DELLA FACCIATA SETTENTRIONALE DELLA CHIESA DELL'ANNUNZIAZIONE NEL CONVENTO « ALESSANDRO NEVSKIJ » (1717-1724).

N. MICHETTI - IL PALAZZO DI STRJELNO (1720-1722).

Il lavoro che occupò maggiormente il Michetti a Pietroburgo fu il palazzo di Strjelno,

N. MICHETTI - CAMERA A « MON PLAISIR » A PETERHOF. (1719-1722).

ma nemmeno questo egli vide finito. Il palazzo attualmente esistente fu ricostruito alla fine del secolo XVIII e poi di nuovo nel secolo seguente, di modo che solo il piano generale è rimasto quello primitivo. « È difficile dire — ha scritto il Grabar — fino a che punto il Michetti si sia servito dei progetti di altri architetti, già preparati prima della sua venuta e fino a che punto sia sua l'idea del palazzo, quale si vede attraverso i molti disegni conservati all'« Ermitage » e nell'Archivio del Ministero imperiale. Con sicurezza si può dire solo che il piano, secondo cui il palazzo fu costruito, non è quello lasciato dal Leblond.

Iniziati nel 1720, i lavori proseguirono ininterrottamente per due anni sotto la direzione dello stesso Michetti. Ma già nel 1721 nello Zar era venuto meno l'interesse che fino ad allora egli aveva dimostrato per il nuovo palazzo. Può darsi che appunto in seguito a questo disinteressamento dello Zar il Michetti decidesse di abbandonare i lavori. Certo è che egli ritornò in Italia e il palazzo fu portato a termine solo verso la metà del secolo XVIII.

Oltre che intorno al palazzo di Strjelno il Michetti lavorò negli stessi anni al Giardino d'estate e a Peterhof. Di lui si conservano inoltre, nella raccolta dell' « Ermitage », anche disegni e schizzi relativi ad un progetto di chiesa, probabilmente, secondo il Grabar,

N. MICHETTI - IL GRANDE SALONE DEL PALAZZO DI EKATERINENTHAL. (1718-1723).

la stessa chiesa di Vasilij Ostrov, costruita dal tedesco N. F. Härbel.

Abbiamo avuto occasione di ricordare incidentalmente varie volte il nome del Rastrelli. La sua figura domina infatti il periodo più strettamente legato alle origini della capitale imperiale, gli anni di regno di Anna e di Elisabetta, che è il momento culminante del fiorire del barocco italiano in Russia. La grandiosità stessa dell'opera del Rastrelli ha finito col gettare un velo d'ombra sull'opera dei suoi predecessori. Era perciò giusto, prima di parlar di essa, rievocare anche questa pagina dimenticata, ma tanto interessante e gloriosa, del grande libro dell'espansione dell'arte italiana nel mondo.

ETTORE LO GATTO.

ISOLA DI STROMBOLI - VILLAGGIO S. VINCENZO.

IL « FARO DEL MEDITERRANEO »

STROMBOLI

Chi viaggia di notte da Napoli a Messina scorge lontano il chiarore dei lampi che, a distanza di quattro o cinque minuti l'uno dall'altro, si sprigionano dal cratere dello Stromboli, nei così detti periodi di calma di questo vulcano, unico nel suo genere perchè — a ricordo storico — non ha mai interrotto la propria attività.

Le conoscenze che il mondo turistico ha di questa isola, malgrado quanto ne dicono tutti i testi di geologia e malgrado l'esauriente, perfetto capitolo ad essa dedicato nel volume « Sicilia » della Guida d'Italia del Touring, sono veramente molto vaghe: come se essa davvero fosse in un mare lontano e inarrivabile. Il viaggiatore si compiace dello spettacolo delle sue vampate, attratto ancor più sul ponte della nave dalla notizia di una maggiore attività. Alcuni scienziati vi scendono per vedere, per studiare da vicino quest'isola, che ben a ragione si potrebbe chiamare l'isola misteriosa. Ma tutti, insomma, anche costoro — che pur visitano attentamente Stromboli per i suoi fenomeni vulcanici — trascurano sovente un elemento di straordinario interesse quale è la popolazione dell'isola, elemento d'altronde strettamente legato alla vita stessa del vulcano.

Così dalla vita di questa piccola popolazione che come nessun'altra partecipa alle vicende non sempre felici della propria terra, si può quasi comprendere la misteriosa influenza che « iddu », cioè « lui » il Vulcano, il padrone, ha su tutti i suoi sudditi.

***

Non la rappresentanza del borgo, ma tutta una parte di esso è sulla piccola spiaggia ad attenderci; e questo dimostra quanto sia importante l'arrivo del piroscafo, specialmente quando il prolungarsi del cattivo tempo ne

ISOLA DI STROMBOLI VILLAGGIO S. BARTOLO.

ha ritardato il viaggio settimanale. Se fra chi sbarca vi è un forestiero, un turista, questo è guardato con curiosità ed è preso di botto per inglese o tedesco: perchè se rari sono sempre stati i visitatori, rarissimi sono stati, e sono purtroppo, i turisti italiani.

Molti trascurano Stromboli e in genere le Isole Eolie forse perchè credono di trovarvi un lembo ripetuto e staccato della Sicilia o della Calabria? Hanno torto! Anche i turisti che viaggiano attratti solo dal « nuovo », dall'« assolutamente nuovo » possono rassicurarsi e includere queste isole nel loro programma.

Il paese si presenta bianchissimo con le case cubiche che ricordano quelle di tipo arabo, a un solo piano: nello sfondo due palme levano il loro alto pennacchio in un insieme molto equatoriale.

Ci si incammina nell'interno del paese: un unico viottolo l'attraversa tutto, ma — a mano a mano che ci si avanza — il villaggio ci sfugge e si giunge fino alla fine senza averne trovato il centro. A Stromboli una piazza centrale non esiste. Poco più in là un altro villaggio più piccolo, dal nome di San Bartolo — il primo si chiama San Vincenzo — presenta la stessa caratteristica.

Invano cerchereste a Stromboli una trattoria, un'osteria, un caffè, un locale dove mangiare un boccone, dove, seduti intorno a un tavolo, si possa bere e chiacchierare del tempo che fa, o in piedi sorbire una qualsiasi bibita o anche solo un bicchiere d'acqua.

A Stromboli non esistono locali pubblici di alcun genere: il forestiero trova ottima ospitalità in case private, che per il compenso — molto tenue! — che ne esigono si dànno il nome di alberghi. Anche la farmacia non è di quelle dove si va a discorrere degli ultimi avvenimenti. La società di Stromboli ha un ordinamento particolare; gli strombolesi si riuniscono spesso, ma sempre nella casa dell'uno o dell'altro. Le loro case d'altra parte sono così belle da giustificare pienamente questa aristocratica pretesa: e sono inoltre, sotto tutti i rapporti, pulitissime e gaie. Tutti sono proprietari della casa che abitano, e ogni anno — uso veramente caratteristico e degno di nota! — ne imbiancano tutte le pareti già candide e pulite.

I due villaggi di San Vincenzo e di San Bartolo, quasi continuazione l'uno dell'altro,

ISOLA DI STROMBOLI - GINOSTRA - SCALO PERTUSO.

costituiscono insieme, sotto la comune denominazione di Stromboli, il maggiore e principale dei due centri abitati dell' isola; situato, questo, a nord-est, là cioè dove la natura con il pendio meno ripido della montagna consente maggiori possibilità di vita, mentre il cratere si apre verso altra direzione.

L'ARCIPELAGO DELLE ISOLE EOLIE, CUI APPARTIENE STROMBOLI UNITAMENTE AD ALTRE ISOLE VULCANICHE.

A sud-ovest, alla estremità opposta dell'isola, vi è Ginostra, villaggio di cinquecento abitanti, sotto alcuni punti di vista in posizione più sfavorevole dell'altro abitato. E qui, infatti, per le condizioni del mare, il piroscafo stesso non ferma perchè la grande profondità marina non gli consente di gettare le ancore.

ISOLA DI STROMBOLI - LA « SCIARA DEL FUOCO ».

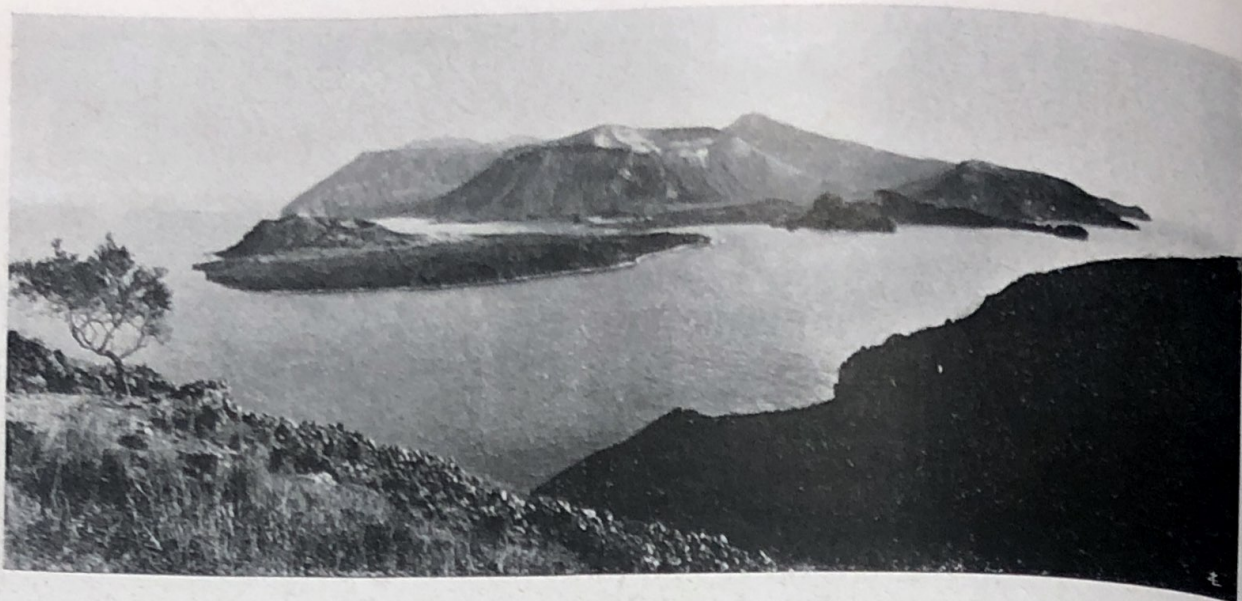
E quando il mare è cattivo anche la via di terra, lungo la costa orientale, è resa difficile e poco consigliabile per comunicare fra i due paesi, perchè le onde si infrangono imponenti e fragorose sulla costa, che è così scoscesa da rendere ancora più pericoloso il cammino a mezza altezza.

Da Stromboli, volendo, si può anche andare a Ginostra scalando la montagna: ascensione molto facile — la cima è appena di 900 metri — che non richiede mai, in alcuna stagione particolari attitudini o equipaggiamenti diversi da quelli usati comunemente in bassa montagna.

Ma, per quanto semplice, non è mai questa una via agevole e possibile — anche per il tempo che il suo percorso richiede — per la non più giovanissima levatrice, per esempio, che fino a qualche anno fa era la sola in tutta l'isola o per il medico, (pur esso unico in tutta l'isola), che da oltre vent'anni ne tiene la condotta.

La via lungo la costa occidentale, poi — a parte il pericolo che potrebbe presentare nel caso di un'improvvisa maggiore attività del vulcano, perchè è proprio da questa parte che esso apre la sua bocca infernale — è resa quasi addirittura impossibile per la presenza di una parete oltremodo ripida e pericolosa per il continuo franare del terreno e la continua caduta di sassi. Il mare, subito molto profondo, lambisce direttamente questo strapiombo chiamato la « Sciara del Fuoco », e ne aiuta con le onde il graduale sgretolamento, senza che alcuno scoglio possa prestarsi a difendere chi tenta questa via.

È appunto sulla Sciara del Fuoco che lapilli e scorie infuocate lanciate dal cratere ruzzolano dall'alto fino al mare, conservando sempre la loro meravigliosa incandescenza. Lo spettacolo di una eruzione con lancio di materiale, spettacolo a cui sarebbe difficile trovare un paragone, non è affatto raro a Stromboli: in ciò sta la caratteristica che rende questo vulcano quasi unico al mondo. Fin dove infatti si può risalire con la storia o con la tradizione, si ha notizia della continua attività dello Stromboli.

Durante le più recenti esplosioni si è osservato che il rumore prodotto è stato avvertito meglio nell'isola di Salina, — che pure si trova ad oltre 20 miglia di distanza — che

ISOLA DI VULCANO, VISTA DAL SEMAFORO.

non nell'abitato di San Vincenzo, dove non si sono avuti che gli effetti di uno straordinario movimento d'aria con la rottura di tutti i vetri; e questo non è che uno dei particolari che avvalorano la teoria che esista nell'isola una vera e propria zona di silenzio.

***

Passando davanti alla scuola, dove vedo file di bambini chini sui banchi, mi riesce naturale di pensare ad altre scuole di tanti paesi e città, dove la parola « vulcano » crea nella mente infantile la più terrificante visione infernale.

È bellissima invece e interessante la sicurezza, la padronanza che i piccoli strombolesi hanno in cospetto del vulcano e dei suoi fenomeni. Si sentono le influenze che il vulcano ha sulla popolazione: soprattutto quell'attaccamento misto di affetto e di passione che hanno in genere gli isolani per la propria terra, ma che qui è molto più sviluppato, più intimo, meno facilmente cancellabile con gli anni, con la vita o con i viaggi.

Giustamente si può considerare più numerosa la popolazione strombolese residente fuori dell'isola, e segnatamente nelle due Americhe e in Oceania, dei circa duemila isolani che vi dimorano. E non sembri assolutamente strano considerare ancora come veri strombolesi quelli che ne vivono lontano, perchè l'attaccamento alla terra rimane saldo, anche malgrado la formazione oltreoceano di nuove famiglie. È comunissimo, infatti, notare a ogni passo nell'isola i segni di un notevole benessere dovuto ai proventi che gli emigrati inviano o portano sempre all'isola; ricchezza, che anzi, vivamente contrasta con la estrema semplicità dei villaggi e della loro vita. Nelle case si trovano i più svariati oggetti di provenienza transoceanica: dalla lampada portatile al grammofono, dalla lussuosa rivista alla immagine religiosa appesa alla parete; e non è affatto raro un distintivo raffigurante il Vulcano con una scritta come questa: « Società di Mutuo Soccorso fra Strombolesi - Brooklin ».

Le reti stese ad asciugare al sole non servono ad una vera industria peschereccia. « Quando il mare è buono — mi dicono — fa piacere andare a pesca; e il pesce qui è buono e abbondante ». « Per farne commercio? » domando. « Oh no! — mi rispondono — noi andiamo a pesca per gioco, non per necessità. Grazie al Cielo, non ne abbiamo bisogno ».

Villeggianti, dunque; ogni famiglia con la sua casa bianca e pulitissima, il suo pezzo di terra coltivato a vite, il suo buon deposito alla Banca o alla Posta, e la sua barca per diporto.

Strano e felice paese, così distaccato dal mondo, dove la ricchezza non ha impedito il continuare di una vita semplice e patriarcale; dove i più inattesi controsensi si sviluppano rigogliosi e spontanei come i limoni o i fichi d'india; dove i ragazzini scorgono sovente imponenti piroscafi, vedono quasi ogni giorno passare vicino l'idroplano, e non hanno mai visto un'automobile, una bicicletta o un carretto, e non conoscono il cavallo, il bue, il mulo se non raffigurati nelle tavole a colori della scuola elementare.

CARLO MAGNINO.

(*fot. Alinari*)

IL PALAZZO VENDRAMIN CALERGI, SUL CANAL GRANDE A VENEZIA, DOVE RICCARDO WAGNER ESALÒ L'ULTIMO RESPIRO. - SUL MURETTO DEL GIARDINO, A SINISTRA DEL PALAZZO, SI SCORGE LA LAPIDE DEDICATA AL GRANDE, CON EPIGRAFE DETTATA DA GABRIELE D'ANNUNZIO.

RICCARDO WAGNER E L'ITALIA

NON peranco è svanita l'eco della celebrazione centenaria tributata dalla Germania ad un suo Grande che all'Italia chiese ispirazione per le sue opere più insigni, ed ancor si rinnova — nel commemorare un altro Grande — il ricordo di quel vincolo spirituale che ognora ha legato gli spiriti magni a questa nostra terra benedetta, eterna ed inesausta ispiratrice di poeti e d'artisti.

Il 13 di febbraio di quest'anno si compiono cinquant'anni dacchè Riccardo Wagner si spegneva in Venezia nel Palazzo Vendramin Calergi; si compiva così il desiderio che egli aveva espresso, allorquando — stanco e disfatto dal lavoro che, a lui già preso dal male, era costato il far rappresentare per la prima volta *Parsifal* a Bayreuth — chiese alla città, che tanto amava, ospitalità per passarvi l'inverno. Visitando le sale del palazzo, ed affacciandosi ad una finestra che dava sul Canal Grande, egli aveva infatti esclamato: « È qui ch'io vorrei morire! ».

Amore lungo, appassionato del resto, questo del grande musicista per l'Italia, perchè l'anelito verso la terra del sole era incognito quasi e indistinto nell'animo suo fin dai tempi ormai remoti, in cui, povero, lottando colla fame, si arrabattava per dar forma alle sublimi aspirazioni che agitavano il suo spirito.

Profugo a Zurigo nel 1852, riceve da Liszt, come onorario anticipato per la rappresentazione del *Vascello Fantasma*, la somma per lui cospicua di cento talleri. È stanco: la composizione febbrile del poema della *Walkiria* — quattro settimane di tempo — sem-

(*fot. Alinari*)

SORRENTO - LA MARINA, CON L'ALBERGO « VICTORIA » DOVE WAGNER RIMASE LUNGAMENTE, AFFASCINATO DALLE BELLEZZE DEL « PAESE DELLE SIRENE ».

bra aver scosso la sua forte fibra. Vuole rinfrancarsi viaggiando: il suo lontano desiderio di conoscere l'Italia gli sembra ormai possa farsi realtà. « Voglio almeno recarmi sulle Alpi, e di là godere la vista dei confini d'Italia ».

Parte allora da Alpnach a piedi e giunge a Domodossola traverso il passo del Grimsel, il ghiacciaio del Gries e la Val Formazza. Il paesaggio italiano che gli si dispiega innanzi nella ridente valle del Toce lo entusiasma, lo invoglia, lo innamora subito e sempre più dell'Italia. Prosegue verso Baveno. Al tramonto la vista delle Isole Borromee lo esalta così che non riesce a prender sonno. Il mattino seguente rivede il prodigioso paese, ma ne è tanto turbato nel profondo dell'animo, da fuggirne il giorno stesso. Il fascino delle Isole lo riprende tuttavia e dopo alcuni giorni vi ritorna. La malìa incantatrice d'Italia esercita già potente il suo influsso. Come vedremo, alle Isole Borromee Riccardo Wagner tornerà quando, fuggendo Zurigo e la Wesendonck, col cuore in tumulto, desiderando, senza morire di desiderio, — come ci diranno le maravigliose melodie di *Tristano,* — cercherà ristoro all'aspro strazio della sua anima. Sulla terrazza dell'Isola Bella, in un sereno mattino estivo, il misterioso silenzio delle acque baciate lungamente dal sole, la quieta poesia del luogo, incantevole per arte e per natura, ridesteranno le sopite energie. Rinascerà la speranza e la fede. Riccardo Wagner potrà ancora sognare un avvenire di pace e di armonia.

Passati gli anni agitati e fervidi della creazione del maggior monumento dell'opera wagneriana, la formidabile trilogia de *L'anello dei Nibelungi,* rappresentati *Tristano* e *Maestri Cantori,* Riccardo Wagner intende interrompere con una piccola sosta la lunga via. Cinquemila dollari, incassati come compenso per una « marcia » composta in occasione del centenario dell'Indipendenza degli Stati Uniti, gli sembra debbano permettergli qualche larghezza. Naturalmente Wagner pensa ad un viaggio in Italia; non solo, ma vuole soggiornarvi a lungo colla famiglia, quasi per compiervi con Cosima, che da sette anni è divenuta la moglie del compositore, un viaggio di nozze. E torna in Italia — è questo il quinto viaggio di Wagner — e resta a

lungo a Sorrento, incantato, estasiato, affascinato dalle bellezze del paese delle Sirene.

⁂

Otto volte Riccardo Wagner è tornato alla nostra terra. La prima, fuggevolmente, nel suo viaggio a piedi, e, come abbiamo visto, non fu che un assaggio delle bellezze italiane: il lago Maggiore e le Isole Borromee.

Ma l'anno successivo, 1853, Wagner si sente ancora bisognoso di svago. La intensa fatica intellettuale che gli è costata la composizione del poema dei *Nibelungi* richiede ch'egli si ritempri fuori delle nebbie di Zurigo. Il suo generoso protettore, Otto Wesendonck, gli offre senza riserve e senza limitazioni il mezzo per sodisfare il suo desiderio di rivedere l'Italia, di conoscerla più largamente, di restarvi più a lungo.

Questa volta Riccardo Wagner si dirige a Torino, valicando il Cenisio. Torino non incontra troppo il suo gusto, e subito passa a Genova, che invece lo entusiasma. La città gli appare bella, grandiosa, caratteristica. Per lui Parigi e Londra sono informi agglomerati di case e di strade a petto di quella « divina » città. Scrive alla moglie che la città gli ha dato un'impressione profonda, e che l'impressione continua: che ha riso come un fanciullo senza poter nascondere la propria gioia.

(*fot. Alinari*)

« L'ASSUNTA » DEL TIZIANO (ORA NELLA CHIESA DEI FRARI, A VENEZIA). - CONTEMPLANDO QUEST'OPERA MAGISTRALE, WAGNER, SENTENDO RINNOVARSI IN SÈ LA FEBBRE CREATRICE DECISE DI SCRIVERE « I MAESTRI CANTORI ».

Resta a Genova parecchi giorni come in uno stato d'ebbrezza, poi si reca alla Spe-

(fot. Alinari)

CAPO DI POSILLIPO (NAPOLI), DOVE RICCARDO WAGNER SOGGIORNÒ LUNGAMENTE NEL 1880.

zia, dove rimane pochissimo, perchè le bellezze d'Italia hanno eccitato le latenti energie, ed anela febbrilmente di rimettersi al lavoro. Rientra precipitosamente a Genova e rinunciando ad una punta a Nizza, prima progettata, ritorna, ardente di passione e fervido nell'estro creatore, alla grigia Zurigo.

Passano cinque anni. La tragedia di *Tristano* è vita vissuta pel Grande. L'amore per Matilde Wesendonck, amore senza speranza, dove si combattono la lealtà dell'amico e la fatalità di una incoercibile passione, dà vita al più grande e disperato poema d'amore che vanti la musica. La realtà che si vive deve distruggere quello che è sogno di altissima poesia di due anime elette, capaci delle più sublimi astrazioni dell' intelletto. Riccardo Wagner deve fuggire la casa che l'ha cavallerescamente ospitato e dove è nato e si è sviluppato sempre più vigoroso quell'amore che è anche intenso dolore.

E torna all'Italia. Chiede alle Isole Borromee il primo conforto, e le Isole gli promettono la pace ed un rinnovato avvenire. Traversa rapidamente Milano e prosegue il viaggio per Venezia e qui il silenzio poetico dei canali sembra appaghi le pene dell'anima dolorante. Qui *Tristano* dirà il suo poema di amore e di rinuncia, qui il sogno della notte infinita diverrà musica, qui avrà espressione la desolata solitudine del morente in cospetto al mare che piange eternamente « il suo inconsolabile duolo ».

A Venezia Riccardo Wagner resta dall'agosto del 1858 al marzo del 1859. L'imminenza della guerra fa sì che Venezia rigurgiti di truppe. La bella quiete della sognante città è gravemente turbata. Wagner sente una intima avversione per le soldatesche austriache, che gli sembrano servili, apatiche e mancanti di « quell'intelligenza innata che costituisce il fascino della popolazione italiana ». In cuor suo giunge ad augurare la vittoria agli Italiani, tanto gli Austriaci gli sono odiosi. Il suo spirito di artista, che si entusiasma per tutti gli atteggiamenti spirituali e materiali del nostro popolo, che ha vibrato di commozione quando, scendendo per la prima volta dalle Alpi, ha visto una giovane madre cullare il suo bimbo, cantarellando e torcendo il fuso, non può oltre resistere. Lascia Venezia per Milano, dove resta solo il

(fot. Alinari)

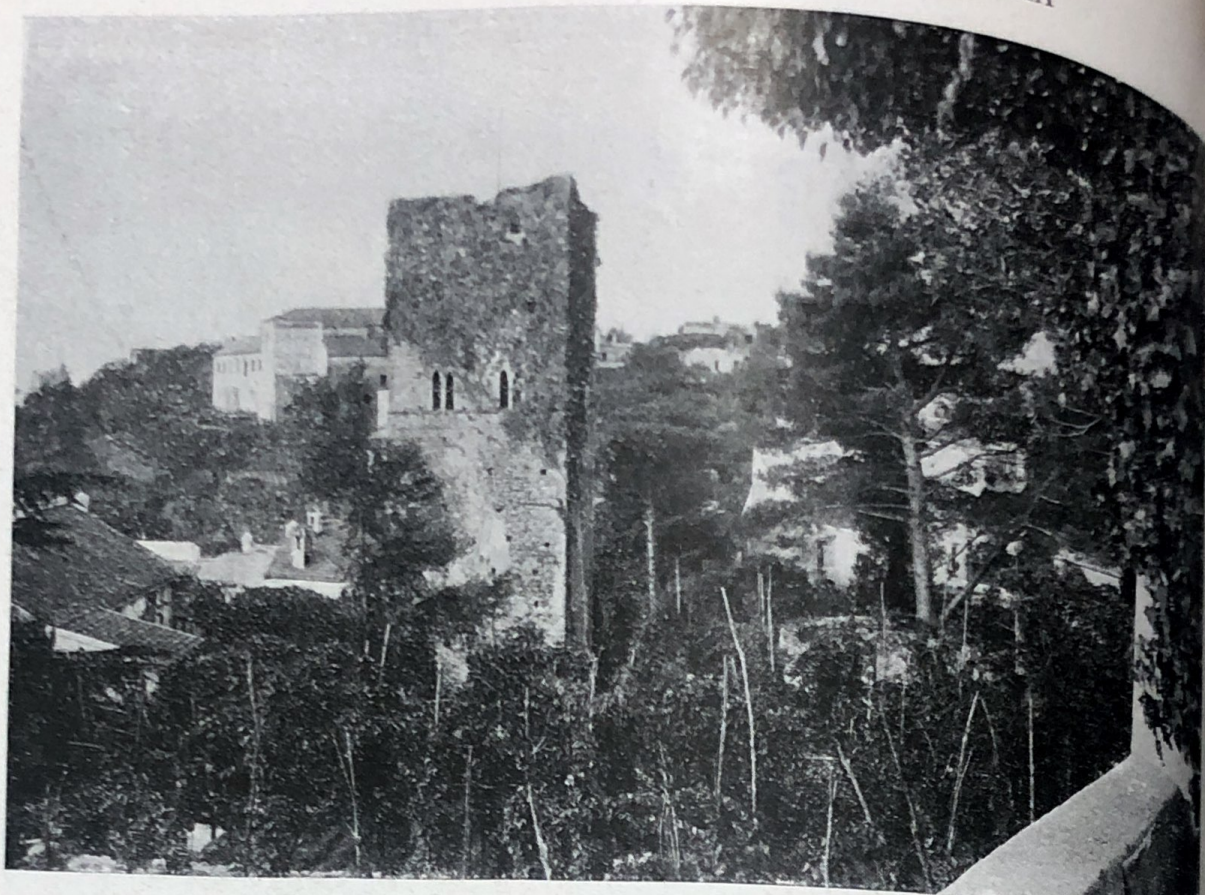
RAVELLO - L'INGRESSO AL PALAZZO RUFOLO.

tempo necessario per visitare le cose più notevoli della città, naturalmente il Duomo, il Cenacolo e la Pinacoteca di Brera. Alla « Scala » assiste alla rappresentazione di una infelice opera di Petrella, e di un ballo grandioso, che ha per soggetto gli amori di Antonio e Cleopatra, scandalizzandosi della pantomina di Ottaviano Augusto e del corteo funebre di Cleopatra, che era pretesto ad un innumerevole corpo di ballo per sfoggiare i più bizzarri costumi.

Milano non gli fa rimpiangere Venezia che si allontana nel ricordo. Qualche conforto ancora gli danno le rive del Lago di Como, tutte ridenti di fiori — è marzo — e poi passa il Gottardo e scende a Lucerna, che gli fa vieppiù rimpiangere il limpido sole italiano.

⁂

Nel 1861 Riccardo Wagner torna per la quarta volta in Italia. A Parigi è caduto *Tannhäuser: Tristano* non riesce a trovar teatro che lo voglia rappresentare: Wagner è scoraggiato. D'altra parte i coniugi Wesendonck andranno a Venezia e desiderano incontrarsi con lui. Il soggiorno è breve questa volta: solo quattro giorni, nei quali però Wagner visitando cogli amici l' Accademia è tanto colpito dall'*Assunta* del Tiziano che sente rinnovarsi in lui la febbre del creare. Il tumulto degli Apostoli vigorosamente espresso nella celebre tela, che tornerà negli anni più tardi a rivedere, e che non vorrà paragonata neppure alla *IX Sinfonia,* perchè secondo lui « nella musica nulla si ha di tanto perfetto » ecciterà il suo estro. « Allora — così nelle memorie della sua vita — decisi di scrivere i *Maestri Cantori* ». A quei brevi giorni veneziani, a quella visita fuggevole l'arte deve un capolavoro!

Passano gli anni in cui il sogno wagneriano va diventando realtà. L'appoggio insperato di un re munifico, Luigi di Baviera, consente che le audaci concezioni di cui Riccardo Wagner aveva nutrito il suo spirito, e che la povertà, l' esilio, l' abbandono non avevano potuto frenare, si attuino con tutta la larghezza di cui può dar prova un mecenate entusiasta. Diventa realtà il progetto ideato secondo i criteri espressi dal compositore nei lontani tempi della giovinezza: ese-

RAVELLO - VEDUTA DALL'HOTEL PALUMBO CON LA TORRE DEL PALAZZO RUFOLO. (fot. Alinari)

guita la grandiosa Trilogia, ed i poemi che il musicista aveva creato senza sperare di vederne mai la rappresentazione; quello che sembrava sogno di mente malata, e che invece era concezione precisa, integrale, rigida di un programma, perseguito per tutta una vita, senza curare opposizioni ed avversità, attuato nel modo migliore, così come era stato voluto dal compositore: poteva sembrare che la missione che Wagner si era imposta fosse ormai compiuta e ch'egli potesse concedersi qualche riposo.

Sono passati quindici anni dall'ultima visita all'Italia ed ora, come si è detto, è a disposizione del maestro la non piccola somma di cinquemila dollari che vengono infatti tutti destinati ad un viaggio in Italia. Questa volta il maestro viaggia con la famiglia e visita Verona, Venezia, Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Fiesole, Pisa, soffermandosi poi lungamente a Sorrento. Il viaggio dura tre mesi, dal settembre al dicembre 1876, e lascia evidentemente un vivo rimpianto e un desiderio di rinnovarne la gioia, perchè negli anni successivi Riccardo Wagner, per rinfrancare la vacillante salute e per dar vita all'ultimo suo capolavoro, il *Parsifal*, che da tempo va tormentando il suo spirito, torna in Italia.

Infatti nel 1880, dal gennaio all'ottobre, Wagner soggiorna in Italia a Posillipo, toccando nel ritorno Perugia e Torre Fiorentina; dal novembre 1881 all'aprile 1882 resta lungamente in Sicilia, a Palermo, per poi passare ad Acireale, a Messina, a Capri, a Venezia; e nel settembre 1882, dopo la rappresentazione di *Parsifal* a Bayreuth, torna a Venezia, dove muore poi il 13 febbraio dell'anno seguente.

***

Abbiamo già accennato di sfuggita all'influenza ispiratrice del paese e degli abitanti d'Italia sulle facoltà creatrici di Riccardo Wagner: abbiamo ricordato la profonda impressione di serenità e di pace suscitata in lui dalla visione del Lago Maggiore e delle Isole Borromee, gemme mirabili di quel lago: abbiamo registrato gli entusiasmi che gli strappò la visione di Genova e del suo porto, animato da un popolo pittoresco nella febbre del lavoro.

Ma ben altre influenze ebbe il paese italiano su un'anima sensibile come quella di

(fot. Alinari)

VENEZIA - PALAZZO CONTARINI DALLE FIGURE NEL CANAL GRANDE.

Riccardo Wagner, anima aperta ad intendere il magnifico libro che la nostra terra gli spiegava innanzi e pronta a vibrare alle più sottili bellezze che l'Italia generosamente gli apprestava.

Febbricitante, insonne dopo un faticoso viaggio per mare da Genova alla Spezia, nel dormiveglia sembra al maestro di trovarsi in mezzo ad una fluida corrente di rapide acque. Poco per volta il rumore dell'acqua gli appare trasformarsi in un suono musicale. È l'accordo che poi costituirà la base armonica del principio de *L'Oro del Reno*. Il motivo poco per volta si snoda in arpeggi che si susseguono sempre più veloci, senza che muti l'accordo fondamentale. La persistenza ostinata di questo, il suo svilupparsi in arpeggi sempre più rapidi dànno forma ad un'idea musicale, da tempo celata nell' incosciente di Wagner. Egli trova in quegli accordi, rivelatiglisi nella subcoscienza dopo un non felice viaggio sulle onde liguri, quell'espressione formale dell'idea che costituirà nel preludio de *L'Oro del Reno* una delle sue migliori e più felici creazioni.

Venezia, lo abbiamo già detto, ha una gran parte nella vita dell'uomo e dell'artista creatore. Quando, giungendo a Venezia per la prima volta, dal ponte della ferrovia vede la città dorata nel fulgore del tramonto, in un impeto di gioia e di entusiasmo getta il cappello dal finestrino. A Venezia egli era stato attratto per poter lavorare in grande tranquillità, perchè, come aveva scritto a Liszt, Venezia era la città meno rumorosa del mondo. Avvicinando la Dea, l'anima ipersensibile di Riccardo Wagner non poteva poi non subirne l'insuperato fascino poetico. E allora lo prende il « magico silenzio del Canal Grande », del Canal Grande « silenzioso ed austero » e si abbevera dai balconi di Palazzo Giustiniani a quella sua profonda poesia misteriosa e malinconica

E quando si accinge a scrivere la musica sublime di *Tristano,* il cuore dolente gli fa trovare in Venezia la « naturale atmosfera » per piangere il dramma che agita il suo spirito, talchè scrive inconsapevolmente di apprestarsi « a tradurre in musica l'ammirabile Venezia ». Le gite in gondola alle isole

della Laguna non saziano la sua sete di bellezza e di poesia: ma soprattutto il ritorno dal Lido nell'ora dolce del tramonto gli dà un senso di indicibile estasi.

E poi, scese le tenebre, il Canale gli appare maravigliosamente bello. Il poeta musicista non dorme: l'anima irrequieta, avida di sensazioni vigila. Nel lontano i gondolieri si chiamano cantando. Riccardo Wagner ha una impressione di « nobiltà e di bellezza insuperabile ». Non son più le ottave del Tasso, ma sono antiche melodie, profonde e tristi, che una voce vigorosa canta lontano, e lontanando muoiono sulle acque torpide, suscitando in lui un'impressione di indicibile malinconia. Quelle melodie, quelle grida, la sensazione del dolore sconsolato che era in quei suoni, dominarono — così egli scrisse — tutta la composizione del secondo atto di *Tristano* e forse ispirarono la melodia triste del pastore che all' inizio del terzo atto della stessa opera determina il clima di quel potente dramma di anime.

Ma ancora la visione del Canal Grande non è estranea ad una delle più significative ed originali concezioni del Maestro. Ascoltiamo quanto scrive, sempre da Venezia, alla Wesendonck e non dimentichiamo che la visione dell'Assunta doveva deciderlo a scrivere *I Maestri Cantori,* di cui già nel suo cervello si andavano determinando i contorni: « Nel silenzio del Canal Grande ad un tratto si leva un canto. Su un natante, sfarzosamente illuminato, appaiono sonatori e cantori. Intorno stanno numerose gondole piene di gente. Belle voci cantano graziose melodie accompagnandole cogli strumenti. Il corteo procede lento, scivolando insensibilmente sulle acque: poi svolta e, quasi senza che lo si avverta, scompare. Resto ancora a lungo ed ascolto la musica che si purifica nella pace notturna. Poi tutto ritorna silenzioso. L'ultima nota si fonde nel lume della luna, che splende sempre, come significasse il mondo dei suoni divenuto visibile... ». Se si può supporre che nell'agitarsi degli Apostoli dell'*Assunta* sia il germe della celebre scena della baruffa dei *Maestri Cantori,* perchè non si potrebbe pensare che nelle sensazioni provate da Riccardo Wagner in questa notte lunare sul Canale Grande sia la suggestione prima della chiusa del secondo atto della stessa opera, dove l'incanto del plenilunio fuga gli spiritelli della notte di S. Giovanni e stende sulla silente Norimberga, il placido lume della luna, che sa essere al tempo stesso musica e colore?

***

Gli ultimi quattro viaggi di Riccardo Wagner in Italia abbracciano il periodo che va dal 1876 al 1883 e si riferiscono alla piena maturità del Maestro. Raggiunta l'attuazione concreta dei suoi ideali, assicurata la tranquillità dell'esistenza e la libertà della creazione, sistemati i rapporti familiari e acquetate le intime tragedie del cuore, il Maestro può sostare, può riguardare il cammino percorso, e può anche dar corso ai progetti di nuovi lavori che assillano il suo instancabile spirito.

A questi viaggi, ed anzi ai primi tre di essi, si lega soprattutto la ripresa di un soggetto che già aveva attratto l'estro di Wagner in passato e che ora assumerà forma concreta nel poema sacro di *Parsifal*.

Forse alla originaria scelta del soggetto non era stato estraneo l'entusiasmo che fin dai suoi primi viaggi in Italia l'aveva preso per Genova, di cui aveva visitati i monumenti. Nel Duomo di Genova infatti, si conserva il Sacro catino, che, come si sa, altro non è che quello che Wagner ha chiamato la coppa del Graal. Ma espressione più concreta, come si disse, il progetto doveva trovare nei tre viaggi che il Wagner compì in Italia dal 1876 al 1882.

Nel 1876, dopo un breve soggiorno a Verona, ed una punta alla indimenticabile Venezia, Riccardo Wagner colla famiglia giunge a Napoli e di lì si reca a soggiornare a Sorrento. È in questo periodo che scrive il poema di *Parsifal,* ed è a Sorrento che, dopo una lunga intimità con Nietzsche, avviene la rottura tra il filosofo e il musicista, che trasforma il Nietzsche da fervido wagneriano in acerrimo antiwagneriano.

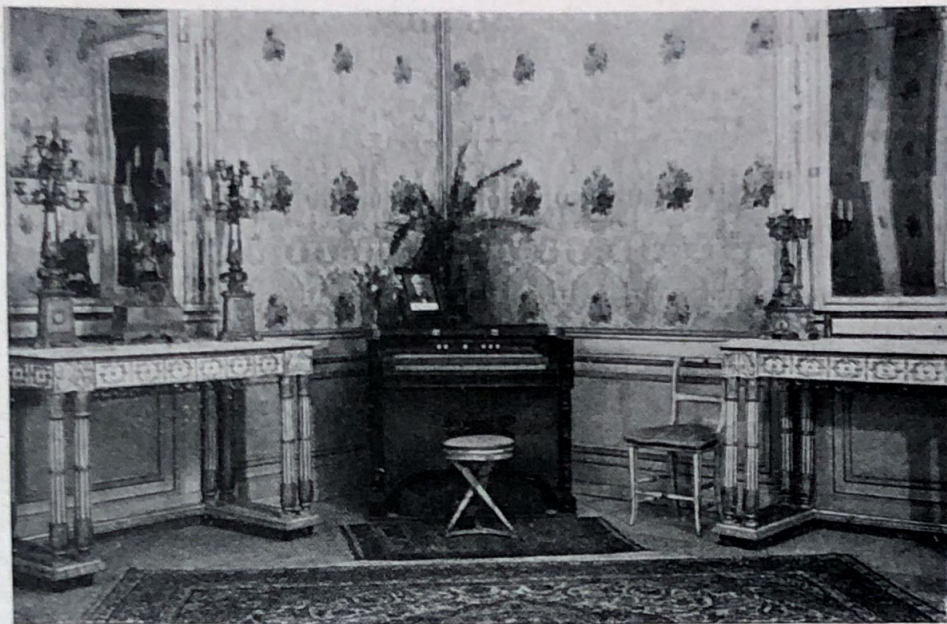
Ma Wagner ritorna in Italia alla fine del 1879. Egli fugge le brume del Nord, dove pure ha scritto già buona parte della musica di *Parsifal* e, subito dopo il Natale, giunge a Posillipo, dove prende alloggio a Villa d' Angri. La vivacità della popolazione di Napoli gli dà « distrazione ed oblio ». Il Maestro è di buon umore: il male che già lo mina sembra vinto per un momento. Egli lavora assiduamente, perchè a Posillipo il Maestro si sente bene « almeno sei giorni della settimana ».

L'HARMONIUM SULLA QUALE WAGNER PROVAVA LE ARMONIE DEL « PARSIFAL » (PALERMO, HÔTEL DES PALMES).

Così, in occasione dell' anniversario della sua nascita, in cospetto del Vesuvio e del golfo incantatore, nella villa d'Angri dai bimbi di casa e dai soci dell'Ordine wagneriano del Graal, sotto la direzione di Humperdinck e mentre sedeva al piano Giuseppe Rubinstein, fu eseguita per la prima volta la prima parte della scena del tempio del Graal del *Parsifal*.

Nel maggio fiorito Wagner colla famiglia compie un' escursione ad Amalfi: vi pernotta e il mattino dopo sale a Ravello. Il Palazzo Rufolo ostenta al sole primaverile la sua lussureggiante vegetazione. Tra le rose ed i palmizi s'intravede il castello moresco: è nell'aria un profumo di fiori infinito e cento cascatelle mormorano in un'indistinta armonia. Riccardo Wagner beve avidamente quella superba bellezza, i suoi sensi si inebbriano e scrive sul libro dei visitatori: « Ho trovato il giardino magico di Klingsor! » e prega il pittore Joukowski, che è con lui, di ritrarre da quel luogo lo scenario del secondo atto di *Parsifal*.

Così, via via, la natura ed i luoghi davano forma concreta all'idea che si era formata nella sua mente e per la quale inutilmente aveva ricorso al genio di artisti insigni, non ultimo Arnoldo Böcklin, che appunto per abboccarsi col Maestro circa gli schizzi per le scene di *Parsifal* era venuto espressamente a Posillipo.

Nel ritorno da Napoli il Maestro si ferma a Perugia per breve tempo, ma poi prosegue per Siena dove prende in affitto la villa Torre Fiorentina. Ancora qui lo affascinano la bellezza del giardino, gli oleandri profumati, e nei boschetti si indugia fino ad ora tarda cercandovi ristoro nelle notti insonni. Intanto la composizione di *Parsifal* prosegue alacremente. Il Maestro ne è soddisfatto: lavora tanto al mattino e tanto nel pomeriggio che riesce perfino a scriver dodici pagine di partitura in un giorno.

Ancora più soddisfatto è però d'aver finalmente trovato la scena adatta per rappresentare il tempio del Graal. Il Duomo di Siena colle sue arcate ed i suoi portici, gli sembra interpreti bene il suo pensiero e si presti agli effetti musicali da lui previsti. Egli sente l'effetto mistico e misterioso della luce che piove dall'alto della cupola, vede il giuoco della luce tra gli archi, ascolta già le voci che si disperdono nell'alto del tempio. E Joukowsky deve intanto riprodurre la Cattedrale di Pisa per trarne l'ispirazione dello scenario. Wagner è al settimo cielo: le sue chiese, egli suol dire, sono tre: il duomo di Siena, quello di Pisa e San Marco!

Lasciata Torre Fiorentina, Wagner torna alla sua Venezia dove resta quasi tutto il mese d'ottobre, lavorando ancora tranquillamente alla composizione di *Parsifal*. Dopo una breve sosta all'Hôtel Danieli, questa volta il Maestro prende alloggio nel palazzo Contarini dalle Figure.

⁂

Un anno dopo, nel novembre 1881 Riccardo Wagner torna in Italia col proposito di passarvi l'inverno. Questa volta è la Sicilia che lo attrae. Sbarca a Palermo e prende alloggio all'Hôtel des Palmes: « Qui — egli osserva — *Parsifal* si troverà più a suo agio che altrove ».

Le incantevoli bellezze del luogo lo affasci-

nano. Monreale, la Cappella Palatina, la Cattedrale eccitano i suoi entusiasmi: ma il suo spirito si appaga dolcemente nella fragrante bellezza della Favorita, di Villa Flora, e nell'incanto magico della Cuba e della Zisa.

La composizione di *Parsifal* procede ora alacremente verso la fine. Il 13 gennaio del 1882 il Maestro annuncia che il lavoro è ultimato: ultimato, ben s'intende, nella concezione, perchè il lavoro di ritocco e di lima durerà ancora nella quiete di villa Gangi, dove il Principe ha messo a sua disposizione un appartamento perchè il Maestro vi possa lavorare in tutta tranquillità.

Da Palermo Riccardo Wagner si allontana solo quando gli sembra che anche la cesellatura di *Parsifal* possa considerarsi ultimata. L'occasione è data dalle nozze progettate della sua figlia Blandina col conte Gravina. Passa così a Catania, dove è ospite del Marchese di San Giuliano: visita Giarre, Riposto e Taormina, indi raggiunge Acireale, dove si entusiasma colla folla che acclama Giuseppe Garibaldi, eroe da lui lungamente ammirato. Poi per Messina e Napoli torna a Venezia, vi resta pochi giorni, e si occupa di cercarsi un alloggio per svernarvi l'anno seguente. Visita un appartamento nel palazzo Loredan, ma conclude coll' affittare le sale del Palazzo Vendramin Calergi. È allora che esclama: « Qui vorrei morire! ».

Il suo voto doloroso, la sua suprema aspirazione per quella Venezia, di cui anche nei suoi viaggi portava sempre con sè e teneva fedelmente sullo scrittoio le fotografie, doveva essere fatalmente appagato. Il 13 febbraio del 1883 la grande anima non vibrava più alle bellezze terrene.

Il lutto universale per la scomparsa dell'artista sommo era più amaro forse per l'Italia la quale in Riccardo Wagner, aveva perduto uno dei più squisiti e sottili interpreti e divulgatori di quella malìa che è nelle nostre città, nei nostri paesaggi, diremmo quasi nell'aria istessa che ci avvolge. Lui straniero, e forse appunto perciò, nell'inesausta sete di bellezza che agitava il suo grande spirito, aveva subìto tutto il fascino che emana da questa terra nostra benedetta. I cieli sereni, le fragranze dell'aere, la lussureggiante natura e anche la dolce malinconia di Venezia che adagia i suoi palazzi nella quiete dei sognanti canali: e tutto ciò che una gente di antichissima civiltà aveva prodotto in una storia più volte millenaria; e ancora la vivace, fervida, pronta genialità di un popolo, che non solo oggi s'affaccia alla storia, avevano eccitato, avevano esaltato, avevano sublimato le facoltà creatrici del genio.

L'Italia non può dimenticare questo grande amore di Riccardo Wagner: e gli italiani non possono vedere nel grande di Bayreuth soltanto il creatore di superbi capolavori; essi ricordano che nelle pagine di quei capolavori torna spesso a riflettersi la bellezza del paese italiano, l'anima del popolo italiano: ricordano che di qui è scoccata la potente scintilla eccitatrice del genio: essi ricordano e ricorderanno.

CESARE ALBERTINI.

CONFERENZE SULLE REGIONI ITALIANE

Siamo in pieno inverno e le Scuole, gli Istituti di Cultura, le Università Popolari, i Circoli religiosi, i Collegi riprendono lo svolgimento dei loro programmi. Tutta la vita sociale si svolge di nuovo in locali chiusi: i Dopolavoro, le Associazioni Combattenti, i Circoli Ufficiali, le Sale di Convegno reggimentali, si preoccupano di offrire ai loro Membri uno spettacolo, una conferenza, un modo dilettevole e istruttivo per passare la serata.

Il Touring Club Italiano, nell'intento di contribuire con una nuova forma alla diffusione della conoscenza del Paese, ha preparato una serie di conferenze sulle diverse regioni italiane, corredate ognuna con 60-80 diapositive. Sono ora pronte le seguenti: **Toscana, Umbria, Calabria, Sicilia, Sardegna.**

Ciascuna conferenza, dovuta a studiosi di particolare competenza (prof. G. Fanciulli per la Toscana; prof. A. Oxilia per l'Umbria; prof. G. Isnardi per la Calabria; prof. G. Agnello per la Sicilia; prof. F. Loddo Canepa per la Sardegna) è una breve ma compiuta rappresentazione di una regione italiana sotto l'aspetto fisico, storico, artistico, economico.

Chiedere le condizioni per la diffusione delle conferenze, inviando domanda, corredata da francobollo postale di L. 0,50.

IL PAESE DI OPI, INERPICATO IN CIMA ALLA SOTTILE SOGLIA CALCAREA CHE È TAGLIATA DI NETTO DA UNA DELLE DUE GOLE DEL FIUME.

ALTO SANGRO

Si percorre la piana del Fucino, — che fa piacere a vederla nella opulenza dei suoi campi regolari: ampia distesa verde nella primavera, poi quasi dorata quando il primo sole estivo saetta le messi mature, — e dalla parte che volge a mezzogiorno la grande conca naturale ci mostra le sue sponde che si levano, non aspre nelle forme, anzi morbide quasi nelle loro sommità, ma ripide e ricoperte di macchia e di boscaglia, che dànno una certa impressione di rustichezza primitiva: in pieno contrasto con la modernità delle colture del Fucino, che sembrano quasi pettinate tra i solchi regolari, dritti, infiniti dei canali. E la grande strada che si svolge in ampio semicerchio, tutto attorno alla piana, — della quale evitava gli acquitrini, prima ch'essa fosse redenta, — si incurva verso mezzogiorno, avvicinandosi a quelle poggiate morbide, che chiudono da questa parte l'orizzonte. Gioia dei Marsi, quasi al loro limite, ci passa dinanzi con i suoi tetti nuovi, tutti rossi che sembrano fiammanti, e con le sue rovine, rase al suolo così che si direbbe una falce gigantesca vi sia passata con i suoi colpi netti e sicuri. Poi la strada sembra penetrare in una ingolfatura della sponda meridionale del Fucino: una breve ingolfatura, però, al confronto della lunga doccia valliva che, lì vicino, sbocca a Trasacco e nasconde quel denso villaggio che una toponomastica fedele ha chiamato Villavallelonga. Qua, invece, la breve ingolfatura si chiude presto, e solo erti valloni selvaggiamente angusti ne incidono profondamente le pendici fatte come un anfiteatro qua e là rotto in gradini, in piccoli ripiani digradanti. E la strada gira con strette sinuosità da un vallone all'altro, sale da un gradino a quello successivo: finchè, oltre le poche case di Gioia Vecchia, il paesaggio si addolcisce, i valloni non si affossano più coi loro fianchi nudi e scoscesi per la violenta incisione delle acque selvagge, ma si attenuano nel breve fondo pianeggiante, morbidamente erboso. Poc'oltre è il valico, quasi insensibile, pel quale si entra nell'Alto Sangro.

Si entra in un paesaggio nuovo, del quale

SCHIZZO CARTOGRAFICO DELLA REGIONE DELL'ALTO SANGRO.

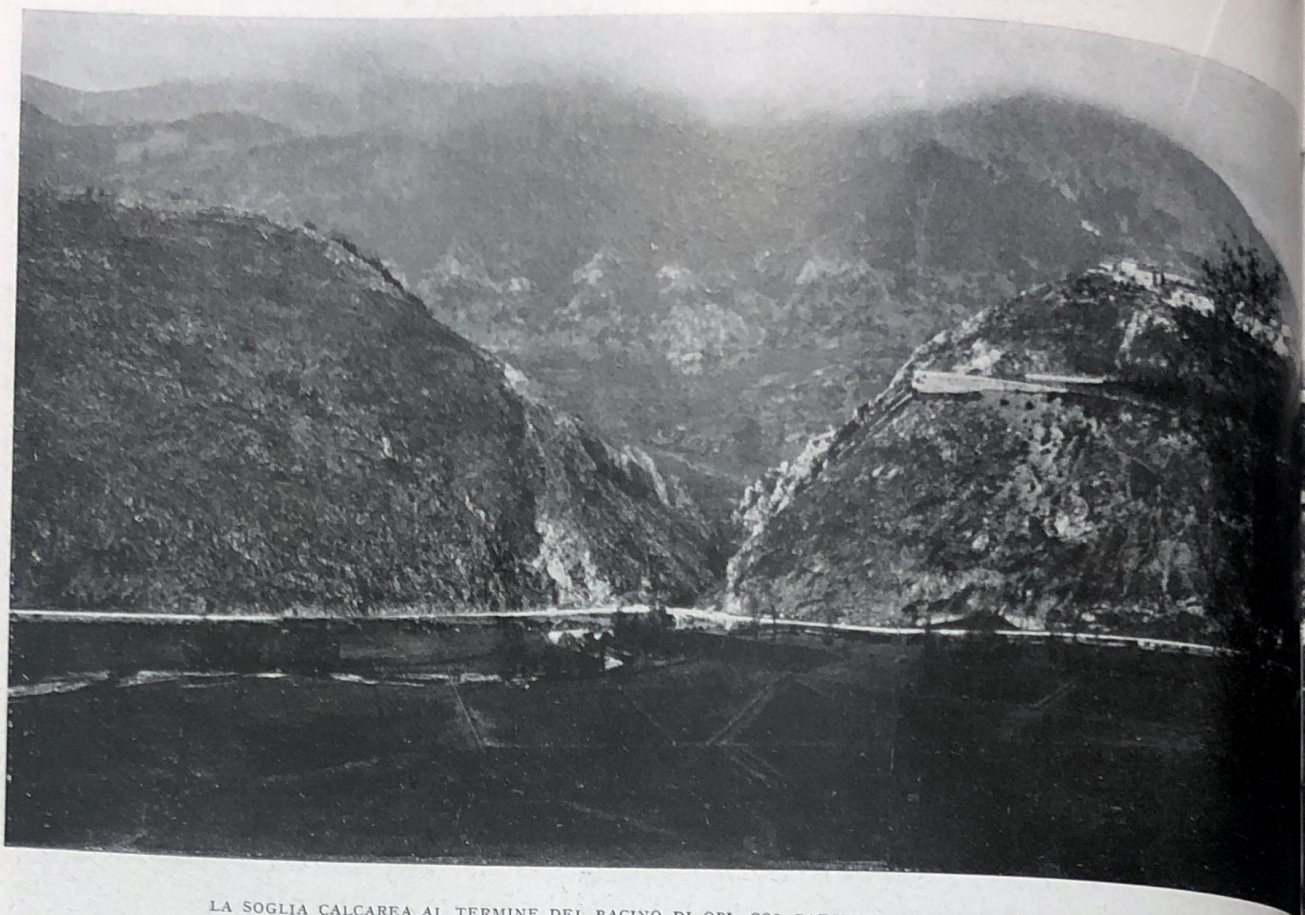
però il Fucino, — con il suo grande ripiano e i monti arrotondati nelle groppe, anche se alti — è come il vestibolo. Anche qui, da una parte e dall'altra sono monti che spingono fin oltre i 2000 metri le loro dorsali; ma anche queste, — quando si astragga da qualche asprezza, del resto non visibile dal fondo della valle, — si allungano come schiene arrotondate nelle sommità, dalle quali i fianchi calano giù ripidi, spesso compatti, quasi massicci, fino ai pendii che si attenuano ai loro piedi. Qui la scacchiera dei campi, più in alto il cupore della foresta, nelle sommità il biancheggiare della roccia nuda. Ma la valle, tra questi monti, non si affossa profondamente; si allarga, anzi, fra un fianco e l'altro, e, tenue nella pendenza già alla sua testata, si fa presto sì dolce, che il fiume è costretto a dilagare appena l'ampiezza del fondo lo consenta. Siamo infatti in un paesaggio di altipiano.

Ma è un altipiano ben diverso dagli altri, forse più noti, di questa stessa zona d'Abruzzo e che vedono, ad ogni inverno che viene, la piccola folla degli appassionati del paesaggio invernale, quando le grandi immacolate distese di neve permettono le corse veloci che dànno quasi la sensazione del volo. Ma il Piano delle Cinque Miglia, quando non si offre come campo insuperabilmente propizio alla rapidità della corsa ed alle virtuosità delle fermate improvvise e dei sapienti serpeggiamenti nelle ripide discese, può apparire forse un poco troppo uniforme, un poco troppo monotono, un poco troppo spoglio. L'Alto Sangro, invece, tipico paesaggio di altipiano anch'esso, è però assai più mosso nelle groppe dei suoi monti, più vario nei suoi fianchi e nei suoi valloni, più pittoresco nelle stesse forme del terreno, — che sono stimmate incancellabili delle sue passate vicende, — nell'ammanto della sua vegetazione,

ORRIDA, MA BREVE È LA GOLA DI OPI; STRETTA COSÌ, CHE SEMBRA UN TAGLIO PROFONDO PRODOTTO DA UN POTENTE COLPO INFERTO DI NETTO NEL SOTTILE CRESTONE DI CALCARE.

nella posizione dei suoi abitati.

Bisogna, intanto, distinguere quelli che sono caratteri complessivi della vallata, e quelli che sono caratteri del suo solco attuale. Le forme ampie, quasi maestose, tra gli opposti fianchi dei monti, bisogna infatti un poco immaginarle, astraendo dal solco nel quale corre oggi il Sangro, affossato al di sotto di quello che fu, in tempi passati ma non tanto antichi, il fondo della sua grande doccia valliva. Se ne hanno tracce nell'ampia terrazza che dal fianco destro si protende, alle spalle di Civitella Alfedena, quasi a respingere il fiume contro il fianco opposto; se ne hanno tracce anche nella grande soglia rocciosa pianeggiante che sembra quasi sbarrare, di traverso, il fiume in corrispondenza di Barrea. Basta immaginare che quella grande terrazza e questa massiccia soglia si estendano una verso l'altra sino a congiungersi, ricolmando l'attuale interposto bacino di Barrea, e ne apparirà, alla nostra mente, la maestosa valle del Sangro, quale fu in tempi geologici non molto lontani. Maestosa essenzialmente per la vastità delle sue linee: ma più tipicamente d'altipiano che non sia oggi, e soprattutto meno varia nei suoi caratteri e nel suo aspetto, cioè meno pittoresca; essa rassomigliava di più, allora, nell'aspetto e nei caratteri, al Piano delle Cinque Miglia, quale si presenta oggi, più alla nostra meraviglia che alla nostra ammirazione.

Il Sangro correva, allora, tardo nell'ampio fondo pianeggiante della grande vallata; i monti, ai lati, mostravano una minore altezza relativa; le loro sommità erano più arrotondate di quanto, talora, non si sieno conservate fino ad oggi; mancava ad essi ogni asperità di creste e di cime e di fianchi. Ma poi, — giacchè questa nostra crosta terrestre

LA SOGLIA CALCAREA AL TERMINE DEL BACINO DI OPI, COL PAESE DI QUESTO NOME E LA GOLA DEL SANGRO. - EST...

è qualcosa di fisso solo di fronte a quell'attimo fuggente che è rappresentato dalla vita umana, ma in realtà essa, nel corso dei secoli e dei millenni è in continuo movimento, — avvenne tale mutazione in quella sua parte che rappresenta la penisola italiana, che i fiumi furono costretti a riprendere con ben maggiore intensità la loro azione erosiva. Fu così anche dell'alto Sangro. Questo, allora, incise il suo solco attuale, al di sotto di quello che era il primitivo fondo della sua ampia e maestosa valle d'altipiano. Ne derivò la pittoresca varietà del paesaggio e, in parte, anche la maggiore asperità delle sue forme.

Non importa essere profondo conoscitore in fatto di geologia, per accorgersi come la costituzione geologica dell'Alto Sangro non sia per tutto uguale, anche se vi predominano i calcari. Ma tutto il fondo della valle, dalla sua testata sino ad Alfedena, è un ripetuto alternarsi di massicce zolle calcaree e di morbidi scisti argillosi. Ebbene, è proprio a queste alternanze di rocce tanto diverse, che è dovuta, in misura prevalente, la pittoresca varietà del paesaggio nell'Alto Sangro: perchè il fiume quando, costretto ad approfondire il proprio letto, riprese la propria intensa azione erosiva, trovò alternativamente la resistenza opposta dalla salda compattezza dei calcari e la docile erodibilità dei morbidi scisti argillosi. E dove erano calcari, si limitò ad escavare in profondità il proprio solco; dove erano argille, potè anche allargarlo. Così ne è derivata quell'alternanza di gole selvaggiamente anguste e di ampî bacini morbidi, che caratterizza l'alta valle del Sangro e le dà quei caratteri varî e sommamente pittoreschi, che non si può non ammirare, per poco che si abbia il senso delle bellezze paesistiche.

Un primo bacino si apre tra Pescasseroli e Opi; ed è seguíto da una gola, proprio ai piedi di questo paese. Un altro slargo della valle, meno ben definito come bacino, ma il cui fondo è pure alluvionato è seguito da una lunga stretta rocciosa, che ha termine a Villetta Barrea. Un terzo grande bacino: e quindi una terza gola, lunga e tortuosa, sull'orlo del cui inizio si aduna, in alto, l'abitato di Barrea.

L'occhio sembra quasi acquietarsi nel paesaggio ampio e dolce dei bacini, dove il fondo pianeggiante è tutto prati e colture, e queste risalgono anche le prossime pendici fino al piede dei fianchi montuosi, erti e boscosi, ma culminati dalle sommità nude e rocciose.

...MENTE PITTORESCHI SONO QUESTI PICCOLI CENTRI, CHE SI RACCOLGONO COMPATTI SULLE ANGUSTIE DELLE LORO ALTURE.

Anche lo spirito sembra quasi ricevere una calma serena da quel paesaggio attenuato, dalle linee ampie e molli. Ma basta percorrere il fondo di uno dei bacini sino al suo termine, dove lo chiude la soglia rialzata di calcari, perchè occhi e spirito siano subito attratti dalla angusta apertura della gola, che dà, invece, la sensazione di qualche cosa di primitivamente e anche un poco orridamente selvaggio. Il fiume, che se ne correva tardo e come stanco per i meandri del fondo pianeggiante del bacino, nella gola non ha più modo di divagare, ma corre mormorando, contenuto entro le rocce che si levano ai due lati come due muraglie avvicinate e parallele. Orrida, ma breve, è la gola di Opi: stretta così, però, che sembra un taglio prodotto da un potente colpo inferto di netto nel sottile crestone di calcare. Più aperta verso il cielo quella innanzi a Villetta, ma più lunga e tortuosa, ed abbellita da una vegetazione che sembra abbarbicata ai pendii erti della roccia; meno selvaggia, comunque, perchè il fondo è più ampio, e permette che la strada vi corra a lato al fiume. Ma la gola sotto Barrea, profonda, lunga per alcuni chilometri, estremamente angusta tra pareti rocciose alte fin qualche centinaio di metri, nuda nei suoi calcari tutti dilaniati, sembra il girone di una bolgia dantesca.

Esteticamente bello, pittoresco, questo paesaggio dell'Alto Sangro. Anche interessante per i fenomeni naturali ch'esso presenta. La massa dei calcari è tutta tormentata di fessure, di doline, di inghiottitoi, di grotte. Anche i paesani li conoscono, e li hanno fissati perfino nella toponomastica locale. Vi è, sotto il paese di Opi, — inerpicato in cima alla sottile soglia calcarea che è tagliata di netto da una delle gole. — vi è, proprio in corrispondenza della chiesa, un baratro profondo che, sino a poco tempo addietro, serviva di cimitero: gli uomini trovavano nelle profondità inesplorate della roccia l'ultimo loro riposo. Vi sono, nel fondo del bacino subito a monte di Opi, inghiottitoi nei quali l'acqua si perde eternamente per misteriose vie sotterranee. Lo stesso Sangro, per interi mesi dell'estate e dell'autunno, sparisce completamente sotto terra. Veramente, non vie tanto misteriose, se non nel loro preciso decorso: l'acqua che piove nel bacino dell'Alto Sangro, infatti, — quella che non corre subito giù per i fianchi producendo le piene improvvise e violente del fiume, ma penetra nel terreno, nelle infinite fessure, nelle doli-

PIÙ APERTA VERSO IL CIELO È LA GOLA INNANZI A VILLETTA BARREA, MA PIÙ LUNGA E TORTUOSA DI QUELLA DI OPI, E RIVESTITA DA UNA VEGETAZIONE CHE SEMBRA ABBARBICATA AI PENDII ERTI DELLA ROCCIA.

ne, negli inghiottitoi del calcare — trova le sue vie sotterranee per risorgere altrove, più o meno lontano, ed alimentare il corso del Sagittario, a nord del Sangro, e, a sud, quelli del Fibreno e del Volturno.

RESTI DEL VECCHIO CASTELLO DI BARREA SUL MARGINE DELLA GOLA.

Questo tipico paesaggio vallivo, a bacini e gole alternanti, ha determinato la posizione dei villaggi, la quale aggiunge un elemento di più a quell'aspetto pittoresco che ha la regione. I bacini sono, naturalmente, le zone più atte alle colture: gli abitati non potevano, quindi, sorgerne distanti. Ma sono anche zone relativamente ristrette, in confronto della estensione che hanno i fianchi montuosi, atti solo al bosco e alla macchia, e le groppe spoglie o rivestite soltanto di pascolo magro; gli abitati, quindi, non dovevano invaderle, onde non togliere terra alle colture. Sorgono quindi, — i paesi, — sempre al margine immediato dei bacini, e più precisamente al-

L'INIZIO DELLA PITTORESCA GOLA DI BARREA.

le loro estremità, cioè in vicinanza del fiume. Pescasseroli e Opi segnano, così, le estremità di uno dei due maggiori bacini; Villetta e Civitella Alfedena da un lato, Barrea dall'altro, le estremità del secondo. E come altre ragioni ancora sono potute intervenire a determinare la posizione di questi paesi, ecco che Barrea si distende proprio alla

IL RIDENTE BACINO DI BARREA, DALLE LINEE AMPIE E MORBIDE, DOVE IL FONDO PIANEGGIANTE È TUTTO PRATI E COLTURE, LE QUALI RISALGONO ANCHE LE PROSSIME PENDICI FINO AL PIEDE DEI FIANCHI MONTUOSI, ERTI E BOSCOSI.

sommità della grande soglia rocciosa sbarrante il bacino, proprio sull'orlo dirupato, nel quale s'inizia la gola; e Opi si allunga sulla cresta calcarea, angustamente incisa dal Sangro; e Civitella Alfedena si aduna sopra una terrazza precipitante sopra il fondo ampio dello slargo vallivo. Solo Villetta si può dire sorta nel basso, presso la riva del fiume. Pescasseroli, infatti, è esso pure al margine, però al livello del piano: ma i resti diroccati di una larga cerchia di mura e le rovine di un antico castello, dicono come fosse eminente e dominante la sua posizione originaria.

L'ABITATO DI BARREA, ARRAMPICATO SUI FIANCHI E SUL DORSO DI UNA BARRA ROCCIOSA.

Estremamente pittoreschi, questi piccoli centri dell'Alto Sangro: in ispecie quelli che si raccolgono compatti, sulle angustie delle loro alture. Anche Barrea conserva ancora i resti del vecchio castello, nelle solide mura e nel massiccio torrione, coronanti la roccia e quasi strapiombanti sulle

LA GOLA SOTTO BARREA, PROFONDA, LUNGA PER ALCUNI CHILOMETRI, TRA PARETI ROCCIOSE ALTE FIN QUALCHE CENTINAIO DI METRI, NUDA NEI SUOI CALCARI TUTTI DILANIATI, SEMBRA IL GIRONE DI UNA BOLGIA DANTESCA.

strettoie selvagge della gola. A percorrere le piccole stradette in salita e discesa, fittamente acciottolate, fatte spesso a gradini o a cordonate, chiuse tra case vecchie, senza pretese d'arte — ma nelle quali si aprono porte e finestrelle e logge che indiziano lo spontaneo gusto con il quale, in altri tempi, si costruivano le casette modeste anche della piccola gente, — pare di essere trasportati, d'un tratto, in paesi e periodi lontani: ben lontani dalla modernità dei giorni d'oggi.

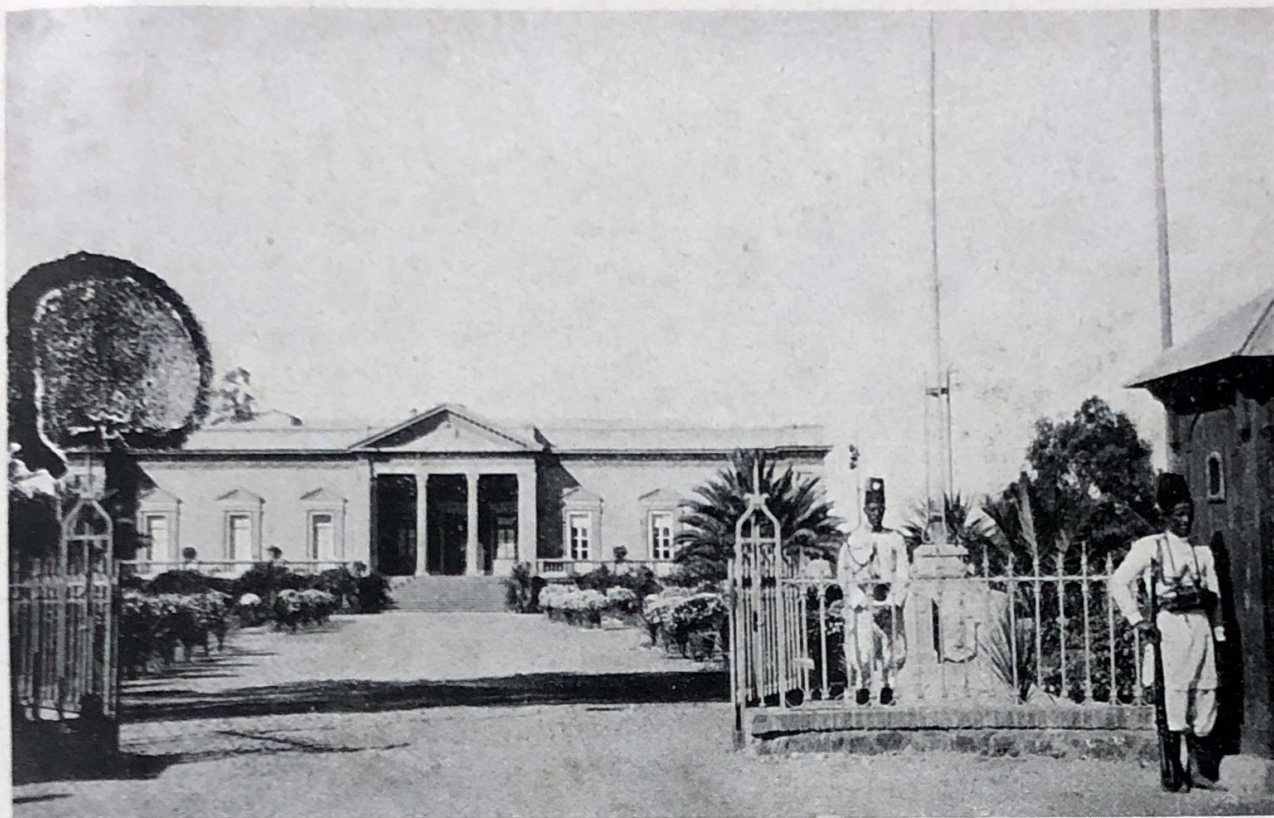
Anche la vita di questa gente, ha ancora in sè qualcosa di primitivamente pittoresco. Vi è, — sì, — la grande strada che permette la rapida corsa all'automobile; ma chi ne esca, può vedere almeno qualche resto dell'antico tratturo, lungo il quale le mandrie hanno migrato, per secoli, tra i pascoli estivi dell'Alto Sangro e quelli invernali delle piane costiere della Puglia. Ma a primavera o nell'autunno non è nemmeno necessario uscire dalla grande strada maestra: spesso vi si è obbligati a lunghe soste, per dar passaggio alle mandrie delle pecore, che sembrano infinite: le precede un pastore, con i rozzi gambali di pelle e il lungo pungolo; le fiancheggiano altri pastori, e i cani, guardiani fedeli e — all'occasione — feroci; le seguono i mandriani, fieramente inforcati sugli alti arcioni, e i muli con tutte le masserizie necessarie agli accampamenti della vita nomade. Passano, a migliaia e migliaia di capi, le mandrie docili, contraddistinte dai marchî dei varî proprietari, fitte e dense così, che sembra quasi che gli animali si sospingano l'un l'altro nel loro cammino lento, ma che niente vale ad arrestare e che anzi arresta ogni altro movimento della strada. Un'alta scìa di pol-

LA SOGLIA CALCAREA AL TERMINE, VERSO VALLE, DEL BACINO DI BARREA, SULLA QUALE È SORTO L'ABITATO DI QUESTO NOME. LA POSITURA DI QUESTO, COME DEGLI ALTRI PAESI (OPI, PESCASSEROLI, CIVITELLA ALFEDENA) INDICA CHIARAMENTE LA PREOCCUPAZIONE DI NON INVADERE I BACINI PER NON TOGLIERE TERRA ALLE COLTURE.

vere le annunzia di lontano e le segue finchè la sera non cada ed esse non si fermino, chiuse nei recinti provvisori di paletti e di reti.

Questa è, essenzialmente, la vita nell'Alto Sangro, tradizionalmente conservatasi insino ad oggi nella sua semplicità primitiva, anche se le mandrie tendano a diminuire soprattutto per effetto della riduzione che le superficie pascolative hanno, nelle piane pugliesi, dalle sempre più estese colture.

Né altra vita, nell'Alto Sangro, è possibile, che non sia legata a forme primitive di attività economica: allevamento del bestiame e sviluppo forestale. Fuor dei fondi dei bacini vallivi e delle più basse pendici dei monti, non vi è luogo a colture; nè vi è possibilità di molte e varie colture, perchè la elevazione è grande, e rigido l'inverno. Ma le foreste, di conifere e di faggi, — già rigogliose e dense, — dànno, a momenti, la impressione di un parco naturale, dall'ombra folta e dal silenzio solenne. Ma è un silenzio che, — per chi si allontani dal fondo della valle e risalga i valloni laterali, e si inerpichi su per i fianchi dei monti più nascosti, — può esser rotto dal fruscìo provocato dal passaggio di un orso, o dalla rapida corsa di un camoscio o di un capriolo, o dal battere d'ali di un'aquila maestosa. Chè proprio qui, nei recessi montuosi dell'Alto Sangro, si sono conservate specie di animali, uniche ormai in tutto l'Appennino: per le quali questi monti furono offerti già, come riserva di caccia, ai Re d'Italia, e costituiscono oggi un « Parco Nazionale ». Un Parco Nazionale voluto dal Governo attuale, qui nell'Appennino perchè sieno difese le rarità della vita animale, e la ricchezza dei boschi e della vegetazione anche più modesta delle erbe, con le specie, numerose, proprie alla zona, e la molteplice bellezza del paesaggio naturale: sì che qui, dove una coltura intensa ed estesa della terra non è permessa dall'altitudine, dal clima, dalla stessa orografia, si conservino le manifestazioni spontanee, i fenomeni, le forme, la vita animale, l'ammanto vegetale, proprî della natura non alterata dall'uomo, e questo sviluppi quelle forme di attività più proprie a un tale ambiente.

GIOTTO DAINELLI.

(fot. F. Fantoni-Modena)

ASMARA - IL PALAZZO DEL GOVERNO.

UNA PRIMA CAROVANA DI TURISTI IN ERITREA

CON RITORNO DAL SUDAN E DALL'EGITTO

Non occorre soverchia fantasia per immaginare quelli che dovevano essere non molti anni fa i rischi, le difficoltà, i disagi che presentava un viaggio in Eritrea; nè può stupire che chi allora si accingeva a compierlo fosse ritenuto persona dotata di alquanto coraggio, oltre che di iniziativa e di molti mezzi; un vero esploratore, insomma.

Oggi non è più così: il turismo eritreo è impresa accessibile a tutti. L'escursione che il Touring ha organizzato in Colonia nel novembre dello scorso anno, (favorita dall'appoggio morale del Ministero delle Colonie e dalla fattiva adesione di S. E. il Governatore dell'Eritrea, dall'interessamento prezioso delle autorità locali e dalla collaborazione entusiastica dei benemeriti Consoli del Sodalizio), lo ha dimostrato nel modo più sicuro e convincente; e — ci sia permesso di dirlo con qualche compiacimento — essa è stata la prima a dimostrarlo. Vogliamo dire che quella del Touring è stata la prima carovana che si è recata in Eritrea con scopi puramente turistici.

Occasione più favorevole di quella dell'anno in cui si celebrava il cinquantenario della Colonia non poteva presentarsi al Touring; ed esso pensò di unire nel programma la visita del Sudan e dell'Egitto, indicando così praticamente le vie migliori e più facili di dove potranno sbcccare le correnti turistiche in Eritrea: quella del Mar Rosso, e quella del Sudan e dell'Egitto. La prima via è favorevole soprattutto per gli Italiani, o, comunque, per i viaggiatori di passaggio nel Mar Rosso; la seconda per quelli che, dopo la visita dell'Egitto e dopo di essersi spinti fino a Kartoum nel Sudan, vogliono evitare di ripetere il viaggio verso il Cairo ed Alessandria, trovando più interessante recarsi a Kassala e, attraversata tutta l'Eritrea, imbarcarsi a Massaua, diretti in Europa o nelle Indie.

(*fot. dell'A.*)

COSTUMI COPTI ALL'ASMARA.

È facilmente prevedibile, cioè, che il turismo eritreo sia destinato non soltanto a richiamare gli Italiani, ma anche gli stranieri.

Il viaggio nel Sudan e nell'Egitto ha lasciato nei nostri escursionisti una profonda impressione, oltre che per le grandiose bellezze archeologiche, oltre che per le attrattive offerte dal lungo corso del Nilo (seguíto parzialmente in piroscafo dai nostri Soci), anche per la perfetta organizzazione turistica delle due regioni e particolarmente dell'Egitto.

Noi vorremmo soffermarci a dire estesamente di quest'ultima parte del viaggio e non vorremmo trascurare di ripetere qui qualcuna delle impressioni più significative riportate dai nostri Soci; ma queste brevi note non hanno la pretesa di far la cronaca del lungo viaggio, bensì quella di esporre qualche considerazione sulle possibilità del turismo eritreo.

Delle impressioni riportate dai nostri escursionisti, una ha soverchiato ogni altra; questa: la regione che ha sollevato maggiormente il loro entusiasmo e che li ha più profondamente colpiti, indipendentemente dalla parte che può avervi avuto il sentimento, è stata l'Eritrea. Ciò potrà essere dovuto anche al fatto che la Colonia è pochissimo conosciuta sotto l'aspetto turistico e che le idee che la generalità nutre su di essa sono molto incomplete e contradittorie; ma sta il fatto che l'impressione riportata dai nostri escursionisti è stata frutto spontaneo del naturale fascino che l'Eritrea ridesta, fascino che sorprende ed entusiasma anche chi abbia già visitate le altre nostre Colonie dell'Africa e quelle straniere del bacino del Mediterraneo.

***

Che la nostra Colonia avesse possibilità tali da meritare l'attenzione dei turisti italiani, già la « Guida » del Touring lo aveva dimostrato; ma perchè essa non rimanesse un manuale di semplice consultazione, e praticamente raggiungesse il suo principale scopo propagandistico, era veramente necessario che un'escursione fosse compiuta da una carovana di Soci nostri.

(*fot. dell'A.*)

SACERDOTE COPTO A ADDI QUALA.

(*fot. dell'A.*)

VEDUTA DAL FORTE DI ADDI UGRI.

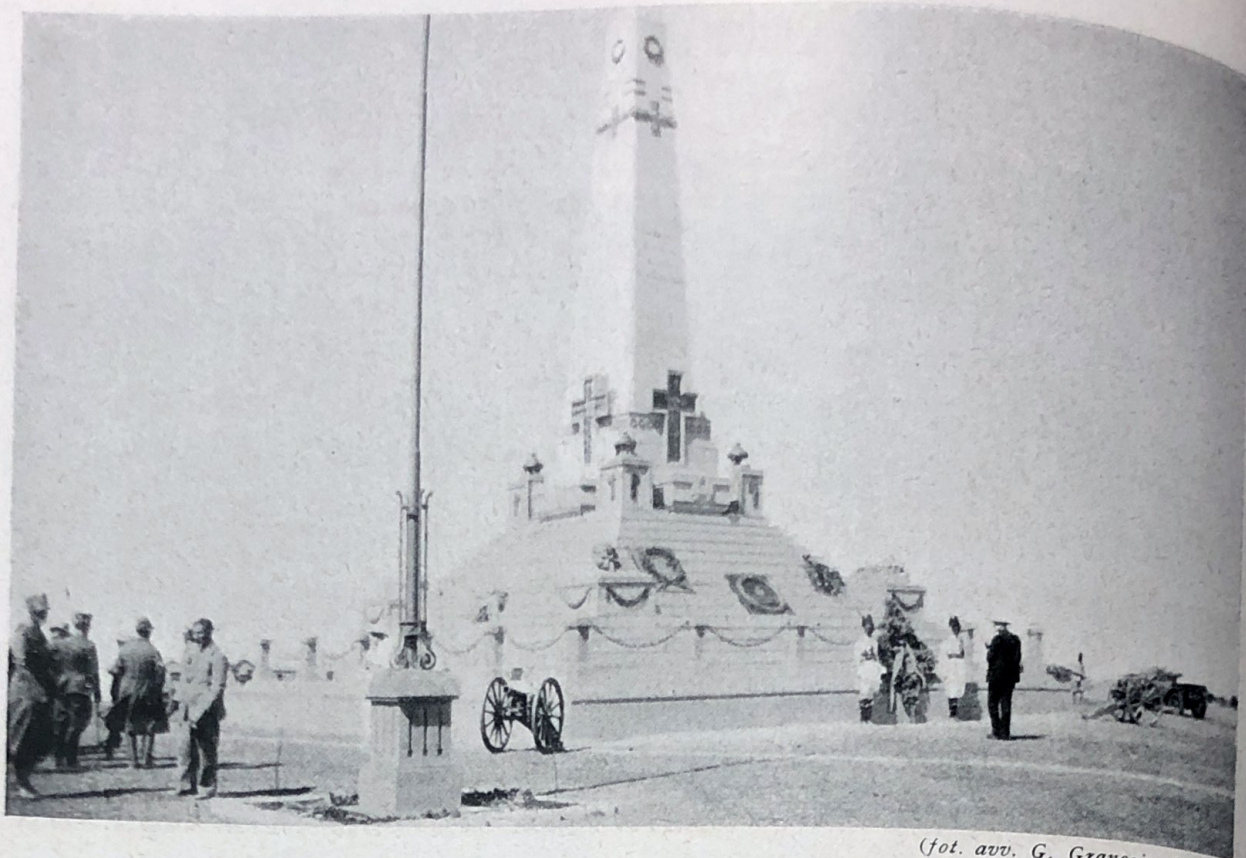
Essa partì da Genova il 5 novembre e ritornò in Patria il 14 dicembre.

Ora che l'escursione si è chiusa, senza attardarci in confronti, ma anche senza esitare, assicuriamo per unanime voce di tutti questi escursionisti, che l'Eritrea può vantare gli stessi elementi comuni alle altre nostre Colonie, ma aggiungendone in più di particolarissimi sotto lo speciale aspetto turistico.

Ci è stato fatto osservare che la Colonia è lontana, che il viaggio è lungo e costoso e che ben poche, per non dire nessuna, sono ora le condizioni favorevoli per iniziarvi il turismo italiano. Queste considerazioni, in verità, hanno valore soltanto perchè fino ad oggi è mancata qualsiasi iniziativa di turismo italiano verso l'Eritrea.

Eppure all' Eritrea si devono riconoscere delle attrattive di primissimo ordine. Il solo percorso da Massaua, cioè dal mare, fino ai 2350 metri di Asmara, la capitale della Colonia, sarebbe sufficiente a donare sensazioni tanto forti da ripagare la spesa di un lungo viaggio. La ferrovia che in sei ore vi trasporta lassù, è un'opera tecnicamente pregevolissima. Ma è l'aria, la vegetazione, la fauna, la varietà degli aspetti della natura, insomma — alla quale corrisponde una varietà altrettanto grande di genti — che sorprende soprattutto, vi entusiasma, vi elettrizza quasi, obbligandovi ad un continuo moto di spola da un finestrino all'altro della vettura che vi trasporta perchè nulla si vorrebbe che sfuggisse all'osservazione!

Una nuova vegetazione, una nuova ricchissima fauna, nuovi tipi di gente si trovano sull'altopiano e verso il bassopiano occidentale. Anche là, dove si attraversano regioni con caratteri apparentemente uniformi, l'Eritrea ha un suo fascino incontestabile perchè per noi, turisti mediterranei, quella è la uniformità di una natura da noi prima completamente ignorata. Così, non potrà mai essere monotono l'attraversare decine e decine di chilometri in una zona stepposa, quando sul capo ci volteggiano migliaia di uccelli di ogni colore, di ogni foggia, di ogni grandezza. E sarà altrettanto bello attraversare una regione dove l'elegantissima euforbia a candelabro si alterna con la rigogliosa acacia o è seguita da giganteschi baobab, ai cui rami stecchiti si veggono appesi come strani frutti centinaia di nidi. Quale deliziosa impressione per gli occhi attraversare le vaste zone ombreggiate dai lussureggianti sicomori, dalle palme dum, dai tamarischi, ove il rumore dell'auto che vi trasporta diventa quasi fastidioso perchè vi impedisce di sentire i richia-

(*fot. avv. G. Granozio, Salerno*)

IL MONUMENTO AI CADUTI ITALIANI NELLA BATTAGLIA DI ADUA COSTRUITO A DAHRÒ CONÀT.

mi della selvaggina e l'armonioso cinguettio degli uccelli, quando la vostra attenzione non è soggiogata dal lontano ruggito del leone!

Quella, dunque, della grande varietà di bellezze racchiuse in una superficie relativamente piccola (119.000 kmq.), è una delle caratteristiche principali dell'Eritrea, e fra le più rare del mondo.

La ricchissima fauna comprende: l'elefante, i grandi felini, le giraffe, le antilopi, i cinghiali, gli struzzi, i marabù, le galline faraone, selvaggina di una straordinaria varietà e uccelli di ogni genere. Anche il coccodrillo è presente nella nostra Colonia. Le scimmie, poi, sono ovunque abbondanti, tanto da trovarne in qualunque escursione che si compia in Eritrea.

A questa ricchezza di fauna e di flora, alla caratteristica varietà di tipi, si aggiunga la mitezza del clima in tutto l'altopiano, l'aria sana e balsamica che vi si respira, la possibilità di compiere la villeggiatura a tutte le altezze (dal mare, fino ai 2550 metri); si aggiunga l'interesse grandissimo che la Colonia può destare nei cacciatori, negli archeologi, nei pescatori, negli alpinisti; si aggiunga ancora l'originalità di alcuni usi e costumi locali, le ricche feste indigene, le variopinte « fantasie » e si potrà facilmente concludere che l'Eritrea è destinata a diventare una delle più ricercate e frequentate regioni climatiche e turistiche di tutta l'Africa, se il suo attrezzamento ricettivo sarà portato a quel minimo che è assolutamente indispensabile.

Se l'Asmara è una cittadina graziosissima, fiorente, con buoni alberghi, con palazzi, negozî e attrattive che allietano il soggiorno del turista e dànno a questi la possibilità di avere tutto quanto gli occorra, negli altri numerosi piccoli centri, ancora più interessanti dell'Asmara stessa, non si trova che qualche negozio ben rifornito, e gli alberghi, o mancano completamente o sono in condizioni ben poco favorevoli ad una confortevole sosta.

***

Il Fascismo ha risollevato le sorti di questa nostra Colonia, dando vigoroso impulso a molte iniziative e creando opere veramente imponenti. Molto si è fatto, ma molto si deve ancora fare. Com'era naturale, prima di noi il nostro Governo ha compreso le nuove necessità della Colonia e già sta disponendosi a fornire all'Eritrea nuovi mezzi per-

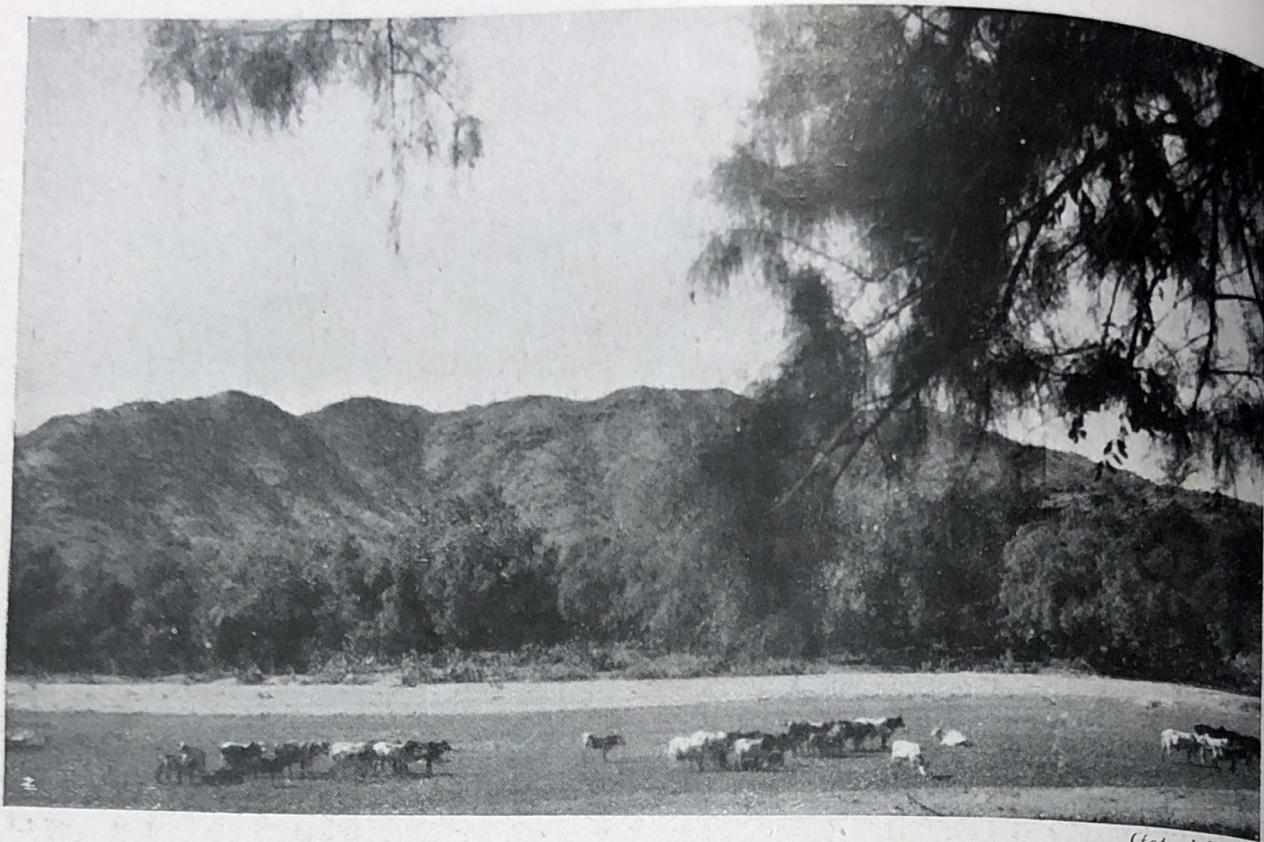
(*fot. dell'A.*)

IL VILLAGGIO DI « TUCUL » DEGLI ASCARI DI SAGANEITI.

chè essa possa mettersi presto alla pari con le altre nostre Colonie.

Saranno tali mezzi destinati all'agricoltura, all' industria, alle opere di bonifica, a quelle di pubblica utilità? Tutte le necessità più urgenti saranno certamente vagliate, e

(*fot. dell'A.*)

PAESAGGIO ALPINO SULLA STRADA DA SAGANEITI A SENAFÈ.

(fot. dell'A.)

PASCOLO NELLA REGIONE CAROBEL, SULLA STRADA PER AGORDAT.

tutto il nuovo lavoro che si compirà sarà molto opportunamente coordinato, in modo che nessuna energia vada dispersa e tutto miri, nell'interesse generale, a raggiungere i maggiori risultati con la minima spesa.

Di fronte alle rigogliose coltivazioni di caffè, come quelle della regione delle pendici, alle coltivazioni di cotone, come quelle di Tessenei, e ai numerosissimi agrumeti, di prodigiosa ricchezza, sparsi un po' ovunque per la Colonia, il cuore di ogni italiano non può non esultare e non può non aprirsi alle maggiori speranze per il futuro. Non sono dei campi sperimentali, quelli, ma sono estesissime concessioni, coltivate con amore e con fede dai nostri connazionali; amore e fede che hanno entusiasmato i partecipanti alla nostra Escursione.

(fot. dell'A.)

NELLA FORESTA, LUNGO LA STRADA PER AGORDAT.

Manca l' acqua, ci vien detto, in Eritrea; e la siccità dei numerosi torrenti che corrono lungo le vallate ce lo ripete. Ma vi sono piogge periodiche abbondantissime, che — oltre a dissetare la terra arsa — potranno essere raccolte in grandi bacini, come quelli che circondano ora l'Asmara; essi custodiranno l'acqua per il periodo di magra e

(*fot. dell'A.*)

VEDUTA DI AGORDAT, DAL FORTE OMONIMO.

con la regolazione dei torrenti, che ancora scendono disordinati a valle, si potranno ottenere coltivazioni di gran lunga superiori a quelle che oggi sono curate dagli indigeni in modo tanto primitivo e si potrà estendere il numero delle concessioni.

Alla ricchezza mineraria dell'Eritrea — particolarmente di minerali auriferi — si è creduto poco finora; ma i lavori stanno per essere alacremente ripresi perchè se ne è riscontrata l'utilità. Così sta per ritornare la fiducia in questa fonte di ricchezza per la nostra Colonia e tutto fa prevedere che i risultati premieranno le fatiche.

***

E per il turismo, quali iniziative si prenderanno? Esso non è ancora nato in Colonia; ha soltanto cominciato a far sentire la possibilità della sua presenza con l'escursione del Touring. Dai nuovi benèfici provvedimenti a favore della Colonia, il turismo non sarà certamente escluso e i grandi problemi che impegnano le forze dell'Eritrea non soverchieranno quello rappresentato dal turismo; già, anzi, in Colonia non si considera più timidamente la possibili-

(*fot. dell'A.*)

ASCARI CHE SI PREPARANO AD UNA FANTASIA A CHEREN.

IL PICCOLO TEMPIO DI ABU SIMBEL. (*fot. dell'A.*)

tà dello sviluppo di un turismo interno e gli si viene attribuendo la giusta importanza, sia quale ottimo mezzo per rafforzare i contatti con la Madrepatria, sia per procacciare nuove sorgenti di ricchezza e di scambio.

Una rete stradale esiste già, in Eritrea; alcune strade sono ben tenute, altre lo sono un po' meno. Basterebbero relativamente pochi mezzi per creare una rete ideale per il turismo. Esiste poi un numero ragguardevole di ottime vetture pubbliche che fanno un buonissimo servizio e che sono guidate da autisti che conoscono a fondo la Colonia.

Ma qui nasce il solito interrogativo di tutti i problemi di tal natura: si dovrà incominciare col costruire alberghi, o col fare invece affluire in Eritrea i turisti? È chiaro che l'ideale sarebbe che si cominciasse col costruire subito gli alberghi. Ma fino a tanto che in Eritrea non si vedano turisti, con quale coraggio costruire tali edifici, e soprattutto trovare che li gestisca? È vero che non ne occorrerebbero molti: quattro o cinque sarebbero per ora sufficienti. Ma in via d'esperimento e nell'attesa dei turisti non si potrebbe almeno sistemare decorosamente le

(*fot. avv. G. Granozio, Salerno*)

IL PIROSCAFO « SUDAN » SUL NILO.

(*fot. dell'A.*)

IL TEMPIO DI DEIR-EL-BAHARI, A TEBE.

così dette « camere di paesaggio », site nei principali centri e affidate alle Autorità locali? Ove mancassero, si potrebbe apprestarne con una spesa minima.

⁂

I nostri escursionisti furono accolti ovun-

que con infinita cordialità ed affettuosità da parte di tutti, e, poichè essi si erano preparati a dormire anche sotto le tende, trovarono gradito e confortevole l'alloggio nelle camerette talvolta misere, ma pulite, che furono loro assegnate. Con qualche sollecito provvedimento, si potrà ovviare facilmente agli inconvenienti più gravi, e una carovana di una trentina di persone potrà, volendolo, trovare prestissimo in Eritrea un discreto conforto nei luoghi di tappa, senza ricorrere a mezzi di fortuna.

(*fot. dell'A.*)

IL CUSTODE DELLA CASA DEL MAHDI A KARTOUM.

Ma prima del turismo di classe, sarà ancor meglio pensare a quello di massa, col promuovere delle manifestazioni a carattere popolare, come potrebbero fare le Università Popolari, gli Istituti Fascisti di Cultura, i Gruppi Uni-

versitari Fascisti ed altre istituzioni che, valendosi di piroscafi speciali o di concessioni speciali sui piroscafi, potrebbero farsi promotrici di escursioni in Colonia, con pernottamenti in tende, magari con servizio di rancio ed evidentemente con quote molto modeste. Tutti i partecipanti sarebbero largamente ricompensati dei piccoli sacrifici che incontrerebbero, perchè la Colonia non lesina a nessuno i favori delle sue fortunatissime condizioni; per non parlare dell'accoglienza che tali carovane incontrerebbero, perchè chi non c'è stato non può neppure immaginare fin dove si spinga il senso di ospitalità di tutti i nostri connazionali residenti in Colonia, nè quale sia l'ammirevole opera che svolgono i rappresentanti del nostro Governo e del nostro Esercito coloniale.

Ciò che importa è di non perdere tempo, nè addentrarsi in sterili discussioni: l'ora è scoccata per promuovere il turismo in Eritrea.

Occorreranno, è ovvio, provvedimenti atti ad agevolare le comunicazioni fra l'Italia e l'Eritrea, come ottimamente si è già fatto per la Tripolitania, tenendo presente che il più seducente richiamo alla Colonia sarà sempre quello dato da forti riduzioni di prezzo sui servizî di linea, magari nei periodi in cui il movimento dei funzionarî che si recano o ritornano dall'Eritrea è molto scarso. Per ora si praticano delle tariffe troppo elevate. Da Napoli a New York occorre minor tempo e meno denaro che non per andare dal porto partenopeo a Massaua; con la differenza che Napoli dista dalla capitale americana 4139 miglia e soltanto 2097 da Massaua.

Sarebbe poi molto opportuno che si creasse in Colonia un ufficio che tenesse aggiornate le informazioni sulle disponibilità di alloggio, conoscesse le possibilità di sistemazioni in alloggiamenti di fortuna, avesse concordato speciali facilitazioni per il vitto di piccole o grandi comitive, si preoccupasse di rendersi conto dell'efficienza dei mezzi di trasporto per carovane automobilistiche e avesse tutti gli elementi necessarî per compilare a richiesta un programma di gita o di escursione.

Volendo fare a meno di un vero e proprio ufficio, potrebbe essere sufficiente, in un primo tempo, che un impiegato del Governo della Colonia si occupasse qualche ora al giorno dell'importante servizio.

E perchè non provvedere subito che a Massaua i viaggiatori che vi arrivino con piroscafi per il Mar Rosso possano avere da un ufficio competente informazioni e schiarimenti nel caso desiderassero di compiere un'escursione sull'altopiano, anche soltanto se in occasione di un successivo viaggio? Basterebbe che, magari presso l'Ufficio postale, che si trova nelle vicinanze del porto, fosse tenuto aperto uno sportello, dove un incaricato si mettesse a disposizione degli interessati. In colonia non fanno certamente difetto le persone che ottimamente si presterebbero alla bisogna.

S'intende che la propaganda dovrebbe essere fatta anche generosamente dalle Compagnie di Viaggio italiane, le quali potrebbero dedicare qualche volta le loro belle vetrine interamente a forme originali di pubblicità. Nessuno, cioè, dovrebbe sentirsi escluso dal cooperare al raggiungimento dello scopo desiderato. Il Touring è lieto di avere, anche in questo, dato l'esempio.

Sviluppare il turismo in Eritrea, generalizzare la conoscenza di questa nostra bellissima Colonia varrà grandemente, oltre che a farla apprezzare da un più vasto pubblico, a lumeggiarne gli importanti possibili sviluppi economici.

COLONNE DEL TEMPIO DI AMMONE A LUXOR.

F. FANTONI MODENA

STRADA DI SERVIZIO FERRANDINA-CRACO. — LA VALLE DEL VELLA E DEL CAVONE ATTRAVERSATI DALL'ACQUEDOTTO E DALLA STRADA DI SERVIZIO FERRANDINA-CRACO.

LE OPERE DELL'ITALIA FASCISTA

ANCHE LA LUCANIA

AVRÀ IL SUO GRANDE ACQUEDOTTO

NEL 1864 il Ministro per la Grazia e Giustizia on. Pisanelli, aveva chiesto ai deputati del Mezzogiorno di partecipare a una riunione in cui ognuno di essi si sarebbe impegnato di esprimere « per iscritto » il proprio modo di vedere sulla questione del Mezzogiorno, e su quello che si potesse fare per migliorarne le condizioni.

Giuseppe D'Errico, deputato di Potenza, uomo di profonda cultura e d'ingegno poliedrico, presentò il 24 agosto dello stesso anno un memoriale, denso di fatti e ricco di osservazioni, in cui non erano soltanto esaminate le condizioni del Mezzogiorno in generale e della Lucania (allora, e sino a poco poco tempo fa, si diceva « Basilicata ») in particolare, ma erano riassunti tutti gli aspetti della questione ed esposti i rimedi.

Da quel momento il problema della Lucania fu impostato nei suoi veri termini, e molte di quelle proposte hanno anticipato programmi che solo più tardi si sono affacciati all'esame dei Governi.

Con questo non intendiamo dire che nulla si sia fatto nel passato; ma, soltanto affermare che, anche quando si votò una legge speciale per quella Regione, da nessun Governo, fino all'avvento di quello Fascista, fu mai affrontato in pieno il problema di quella terra.

Così è avvenuto che la Lucania, pur essendo ricca di sorgenti, è stata la Regione in cui, in certi mesi dell'anno, molti paesi hanno sofferto la sete; e questo nonostante che qualche anima generosa, ma inascoltata, abbia agitato il grave problema.

Ora la soluzione di questo problema è in

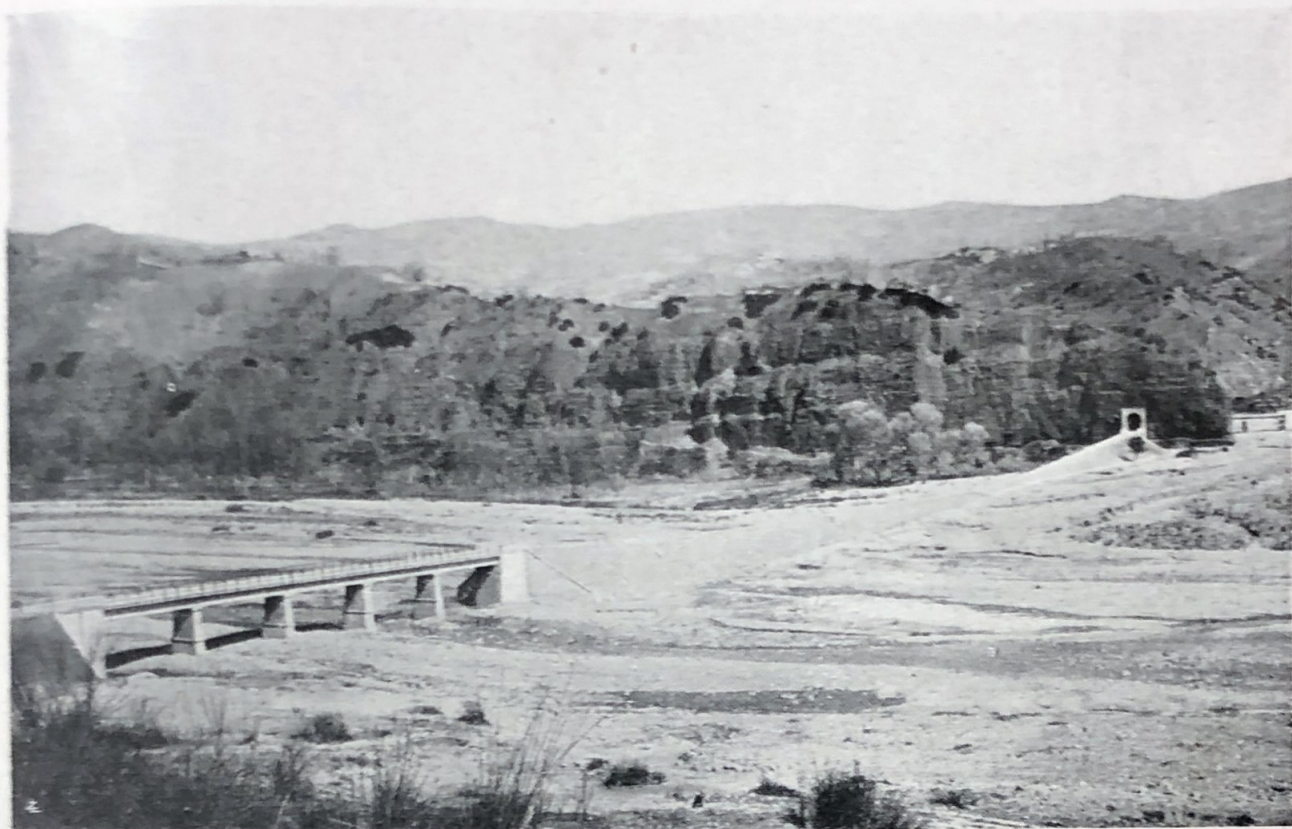
LA RETE DEL GRANDE ACQUEDOTTO LUCANO ALLO STATO ATTUALE DEI LAVORI.

pieno sviluppo, e tra non molto, in ogni Comune della Regione, zampillerà fresca e copiosa l'acqua ristoratrice e purificatrice.

L'Acquedotto del Basento è già in funzione; altri piccoli acquedotti sono attivati, o sono in via di costruzione, e tra non molto funzionerà anche l'Acquedotto dell'Agri, il più importante per valore tecnico e per importanza sociale, perchè darà l'acqua a ventinove Comuni, a parecchie frazioni, a sedici stazioni ferroviarie, a numerose case coloniche sparse su di una superficie di circa 250 chilometri quadrati. Dopo l'Acquedotto Pugliese, è questo uno degli impianti congeneri più importanti di Europa.

La sua condottura passa dai luoghi più ubertosi ai punti più rocciosi e franosi del territorio, cosicchè per la preparazione e per l'esecuzione della sede si sono dovute superare gravi e continuate difficoltà tecniche.

Il tronco principale parte da Paterno di Basilicata e raccoglie le acque di numerose e abbondanti sorgenti che affiorano a Serra Bandiera, con un volume di sette milioni e settecentomila litri di acqua al giorno. Le acque sorgono da una altura di circa mille metri, a cavaliere della Valle dell'Agri, che da Paterno scende sino a Marsiconuovo; valle

IMPIANTO DI SOLLEVAMENTO DI STIGLIANO, COSTRUITO DAVANTI L'IMBOCCO DELLA GALLERIA OMONIMA E DINTORNI.

PONTE SUL TORRENTE SAURO PER SERVIZIO PROMISCUO DI ACQUEDOTTO E CARROZZABILE.

PONTE SUL TORRENTE TORRE CON LO SBOCCO DELLA GALLERIA CAMIONABILE DELLA LUNGHEZZA DI M. 50.

SAURO-TORRE. SOTTOPASSAGGIO CON L'IMBOCCO DELLA GALLERIA CAMIONABILE.

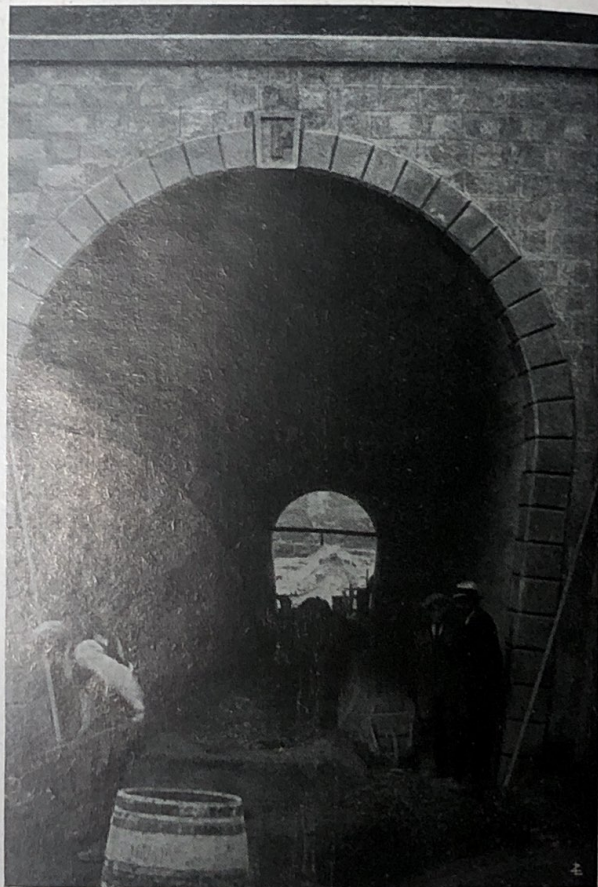
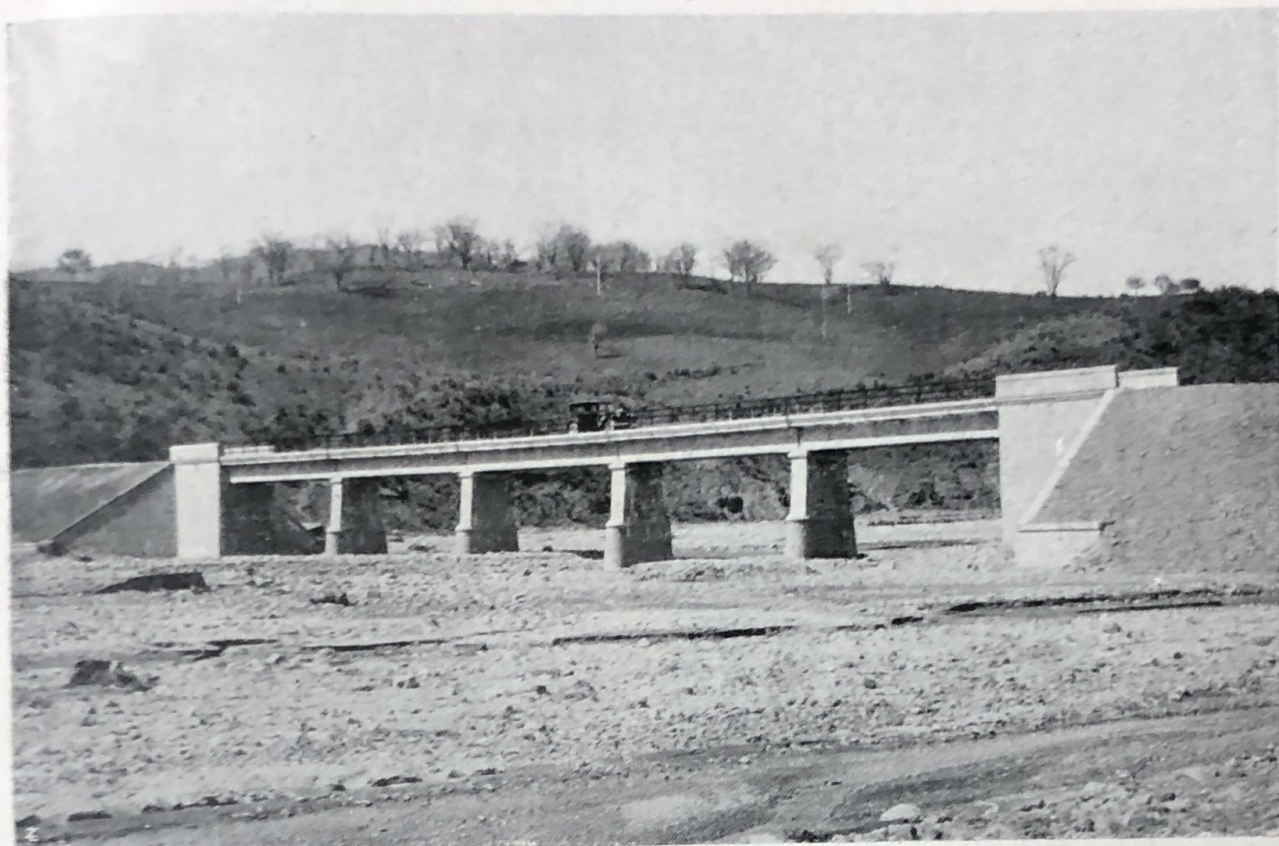
fertile ed ubertosa ove il sole ed il verde recano un sorriso di gioia e di vita.

Dalle sorgenti, per mezzo di un potente impianto di sollevamento, le acque sono portate, per mezzo delle numerose gallerie filtranti, in un grandioso serbatoio, donde s'inizia la condottura principale, del diametro interno di 400 millimetri, che, attraverso mille diramazioni, porta l'acqua ai Comuni beneficati.

L'opera è veramente grandiosa; ma mi limiterò qui ad accennare a qualche particolare più saliente di essa.

Tutta la rete di condottura — condotta maestra e diramazioni, sia principali, sia secondarie — presenta una lunghezza complessiva di circa 400 chilometri con l'impiego in essa delle più svariate strutture del materiale costituente i tubi, e ciò in rapporto alle pressioni nelle singole sezioni dei tronchi. Queste variano infatti lungo il percorso, dal « pelo libero » fino alla notevolissima pressione di 55 ed anche 60 atmosfere di esercizio nei punti più depressi del sifone.

Numerose, importantissime opere sono state costruite lungo tutto l'acquedotto; principalmente grandi passerelle di cemento armato, per uso promiscuo di acquedotto e di strada camionabile; poi, grandi serbatoi di alimentazione e di riserva ed oltre 200 chilometri di strade camionabili di servizio, le quali, oltre a servire per la manutenzione dell'acquedotto, valgono a risolvere in molti casi il problema delle comunicazioni tra importanti centri agricoli della regione.

Tra i serbatoi, oltre quello principale, già menzionato, hanno particolare importanza: il grande serbatoio di riserva della Madonna della Stella, quello della Collina Gesù Cristo e quello del colle di Bosco-Garaguso, rispettivamente della capacità di 2500, 3000 e 5000 metri cubi, sufficienti ad assicurare un provvisorio esercizio in caso di guasti, nonchè un serbatoio in galleria, della lunghezza di 250 metri, (il quale, mediante un importante impianto di sollevamento assicura l'approvvigionamento idrico al Comune di Stigliano), il serbatoio multiplo di Pisticci, e, infine, quello di Bernalda, che sono di per se stessi delle vere grandi opere.

INTERNO DELLA GALLERIA SAURO-TORRE.

PONTE SULLA FIUMARA DI CIRIGLIANO.

TIPO DI FONTANA-ABBEVERATOIO COSTRUITA AD UNO E TRE GETTI.

TUBI GIÀ IN OPERA E PROVATI, DEL DIAMETRO INTERNO DI MM. 400, SOTTOPOSTI ALLA PRESSIONE DI 50 ATMOSFERE.

Tra le più importanti passerelle sono da annoverare quella sul torrente Cavone, con sette luci di metri 12,50 ciascuna, ed altre, a 3-4 e 5 luci rispettivamente sui torrenti Sauro e Torre, sulla fiumara di Cirigliano, sul torrente Salandrella, sul Vella, sul Misegna e sul Varricello; nonchè altre passerelle minori, soltanto pedonali.

Numerose sono le strade di servizio, e specialmente importanti quelle che allacciano Stigliano a S. Mauro Forte attraverso il Monte Mella, e da S. Mauro Forte alla collina di Bosco Garaguso, fino a Salandra, attraverso il torrente Salandrella. — Altre importanti strade sono quelle che da Salandra vanno a Ferrandina (tra Serracavallo e Bosco Garaguso), tra Ferrandina e Craco, e tra l'innesto di Tursi a Pisticci.

Io ho percorso una di queste strade, e propriamente quella che da Craco va a Ferrandina; ed ho potuto constatare di quale utilità esse risultino e quale importanza assumano per la regione.

Quando vi transitavo, era l'ora del tramonto; dall'un lato e dall'altro della via vedevo innalzarsi cumuli giganteschi di argilla o sprofondarsi precipizi. I riflessi del sole davano al paesaggio alcunchè di truce e di desolato, che evocava alla mente le scene di paesaggi danteschi. Si incontrava raramente qualche passante, e quell'essere animato nell'immenso paesaggio abbandonato, faceva pensare e desiderare un più vivace ritmo di vita: quello che col tempo, con la costanza e mediante il nuovo mezzo di progresso, certamente si risveglierà in queste terre ora non più abbandonate.

Le fotografie, illustrando gli aspetti principali di questo grandioso lavoro, potranno, più della parola, fornire un'idea di quest'opera che, oltre alla sua importanza tecnica, ha un valore sociale straordinario come quella che munirà la Lucania d'uno dei mezzi più potenti per la sua elevazione morale e materiale.

EDOARDO PEDIO.

Gli Stati d'Europa dopo la grande guerra

Molto si parla delle situazioni territoriali createsi in seguito alla conflagrazione europea, delle ingiustizie perpetrate dai trattati e della necessità di addivenire, attraverso alla revisione di questi, a criteri di maggiore equità. Molto si parla e scrive di tutto ciò, ma pochi conoscono con sufficiente chiarezza i termini, anche semplicemente essenziali, della questione. Versailles, Saint Germain, Trianon, Sèvres, Rapallo, Losanna, sono nomi che ognuno ha nell'orecchio, ma non si può dire che il loro ricordo sia sempre associato ad una precisa e sicura cognizione.

Tutti coloro che vogliono conoscere la genesi, e intendere lo spirito della odierna vita internazionale hanno interesse a leggere l'articolo *Gli Stati d' Europa dopo la Grande Guerra* che il Gen. UMBERTO ADEMOLLO pubblica nel fascicolo di febbraio de *« Le Vie d'Italia e del Mondo »* In esso viene chiaramente esposto quanto i varî trattati sono venuti via via deliberando, e viene prospettata, sulla base di una documentazione obiettiva e controllata, la situazione territoriale degli Stati Europei. È questo il primo articolo di una serie che illustrerà via via gli Stati Extra-europei, le Colonie e i Mandati, l'Italia, alla quale ultima verrà giustamente dedicato un articolo a parte.

Nello stesso fascicolo di febbraio della magnifica consorella, il cui successo è stato così superiore ad ogni aspettativa che pochi giorni dopo l'uscita del primo numero se n'è dovuta fare una nuova tiratura, MANFREDI PORENA descrive un viaggio *da Vienna allo Spielberg* in cui è resa tutta la malinconia della Vienna attuale, grande capitale di un piccolo Stato, ma ancor meglio vi sono espressi la commozione e il religioso rispetto che ispirano i luoghi consacrati dal martirologio italico e i cimeli, ora sapientemente raccolti e custoditi, che appartennero a Pellico, a Maroncelli, a Oroboni e agli altri che scontarono allo Spielberg il sublime reato dell'amor patrio.

La prossima visita di S. M. il Re d'Italia a S. M. il Re Fuad I porge occasione per un articolo di ALDO CASSUTO su *l'Egitto moderno e la collaborazione italiana,* che ci presenta l'interessante paese nelle sue grandi imprese, nelle sue tipiche attività, nella fiorente realtà del suo progresso, al quale gli Italiani hanno concorso e concorrono in maniera considerevole.

In un articolo *Naturalisti Italiani nella Guiana Inglese* NELLO BECCARI ci parla della spedizione da lui capeggiata nell'aspra zona del Demerara e dell'Essequibo, e lo fa con una vivacità di stile e una fioritura di aneddoti tali da rendere gradevole ad ogni più modesto palato l'austero pane della scienza. A. GOBBI BELCREDI descrive quella colossale impresa che è il *Rockfeller Center* e la *Radio City,* composti di grattacieli alti sino a 70 piani e in cui un palazzo sarà destinato alle attività italiane.

Di palpitante attualità, nella ripresa delle ostilità cino-giapponesi, è la descrizione che P. G. JANSEN ci fa di *Shang hai,* la grande metropoli dell'Estremo Oriente che ci appare nello sfarzo della sua vita cosmopolitica e nell'incredibile miseria dei suoi quartieri indigeni; non senza un cenno alle vicende attraverso cui vennero formandosi le Concessioni e all'attività degli Italiani che colà risiedono.

L' ultima meta di questa peregrinazione ideale è agli antipodi, e precisamente nella *Nuova Zelanda* che G. M. CERIOLI ci presenta nelle sue incomparabili bellezze naturali, che ricordano l'Italia e la Svizzera, nei suoi singolari fenomeni di vulcanicità, nella straordinaria ricchezza e varietà dei suoi prodotti e nei suoi rapporti commerciali col nostro Paese.

L'interessante fascicolo di febbraio de *« Le Vie d'Italia e del Mondo »* consta di 130 pagine di lussuosa carta patinata, ornate da altrettante illustrazioni, di cui molte a piena pagina, e da quattro tavole a colori. Pure a colori è l'artistica copertina riproducente uno dei più pregevoli monumenti siciliani: il chiostro di Monreale a Palermo.

L'abbonamento annuo a « Le Vie d'Italia e del Mondo » è di **L. 40.50** *per l'Italia e Colonie, di* **L. 65,50** *per l'Estero. Chi desidera ricevere a titolo di saggio il fascicolo di gennaio, mandi alla Direzione del T. C. I.* **L. 3** *(Estero* **L. 5)** *che verranno bonificate sull'eventuale abbonamento.*

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

Il Concorso dell'ENIT per un volume sull'Italia.

Ricordiamo che l'ENIT ha bandito un Concorso internazionale per il miglior volume di propaganda turistica. L'opera dovrà essere scritta in una delle seguenti lingue: inglese, tedesca, francese e spagnola, e dovrà essere stata pubblicata in Italia o all'estero non oltre il 31 dicembre 1933 e non prima del luglio 1931.

Coloro che intendono concorrere, dovranno far pervenire alla Direzione dell'ENIT cinque copie del volume. Al vincitore del Concorso sarà assegnato il premio di lire 10.000. Altre opere potranno essere premiate con medaglie.

Un bollettino di Informazioni turistiche per la stampa.

L'ENIT distribuirà alla stampa italiana ed ai corrispondenti romani di giornali italiani ed esteri un bollettino d'informazioni turistiche in genere, recante in un solo foglio, notizie sintetiche concernenti i più svariati aspetti del movimento e dell'organizzazione del turismo nazionale.

Il nuovo servizio costituirà senza dubbio un utile complemento all'attività dei *Notiziari turistici Enit* — dei quali è infatti supplemento — e sarà un efficiente mezzo di contatto diretto fra l'organizzazione centrale del turismo e la stampa politica quotidiana.

Nuove pubblicazioni:

La Riviera Italiana.

Attraverso una variatissima serie di giardini, di ville, di piccoli paesi strapiombanti sul mare o adagiati sulla spiaggia, di centri industriali e di luoghi di soggiorno, con visioni sempre nuove, ma senza soluzione di continuità per quanto si attiene al bello e al moderno anche sotto l'aspetto turistico: si sviluppano le due Riviere italiane, che, facendo centro a Genova, si dividono in Riviera di Ponente e in Riviera di Levante; l'una termina a Ventimiglia; l'altra si spinge sinuosa e pittoresca, fino al litorale toscano.

Ad illustrare appunto le attrattive di questa zona turistica che è fra le nostre meglio attrezzate e più atte al soggiorno del forestiero in ogni stagione, è uscita in questi giorni una ristampa della già nota pubblicazione che l'ENIT, in unione alle FF. SS., aveva edito or non è molto, nelle varie lingue e che — data la larga distribuzione, aumentata ora dall'azione continua e sempre più intensa delle delegazioni e uffici Informazioni Enit all'estero — si era presto esaurita.

La prima ristampa uscita è quella dell'edizione francese.

Un "dépliant" sulla Sicilia.

Nell'approssimarsi dell'inizio delle manifestazioni per la « Primavera Siciliana », l'ENIT, in collaborazione con le FF. SS. ha edito, nelle lingue inglese, francese, tedesca, un « dépliant » inteso a dare, in un succinto testo, alcuni cenni di indole generica sulle attrattive della Sicilia e sulle caratteristiche storiche, artistiche e naturali dei vari centri dell'isola.

Il « dépliant » è corredato di numerose illustrazioni ed ha nella parte centrale una pratica pianta della Sicilia, la quale indica anche le linee ferroviarie interne, oltre i servizi marittimi ed aerei che toccano i porti dell'Isola.

Una parte del « dépliant » è dedicata alle facilitazioni che sono state concesse dal 1° gennaio al 30 giugno, a favore dei viaggiatori provenienti dall'estero appunto in occasione della « Primavera Siciliana ».

I Giuochi Universitari Internazionali.

In occasione dei « Giuochi Universitari Internazionali », il GUF e l'ENIT hanno curato l'edizione di una pubblicazione che sarà distribuita largamente nella massa studentesca straniera, pubblicazione che — nelle lingue inglese, francese e tedesca — costituisce nello stesso tempo un efficace mezzo di propaganda turistica e sportiva al nostro Paese.

Oltre una prima parte, diremo così, generica, illustrante sinteticamente, in prevalenza, l'organizzazione sportiva italiana, la pubblicazione si occupa delle varie gare in programma, delle visite turistiche e culturali che i partecipanti potranno compiere durante il loro soggiorno: in breve, dà al lettore lo schema dell'organizzazione dei « giuochi », e fornisce particolari su quella dei viaggi.

Le pubblicazioni suddette possono essere richieste sia direttamente all'ENIT (via Marghera, 2 - Roma), sia alle Delegazioni e Uffici Informazioni ENIT nelle principali capitali dell'Estero, oltre che agli Uffici di viaggi e turismo in ogni nazione.

ABBONATEVI ALLE RIVISTE DEL TOURING!

Le Vie d'Italia

Organo ufficiale del T. C. I., si pubblica mensilmente in fascicoli di 120 pagine di carta patinata. I 12 numeri alla fin d'anno vengono a costituire un volume di circa 1500 pagine con migliaia di illustrazioni e centinaia di articoli riflettenti tutti gli aspetti della vita italiana, nell'arte, nel paesaggio, nei costumi, nell'attività produttiva, ecc. E' una delle più diffuse ed apprezzate riviste che si pubblicano in Italia. E questa è la lode più eloquente.

Abbonamento annuo: L. 18,50 (Estero L. 36,50) per i Soci del T. C. I.; L. 26,50 (Estero L. 44,50) per i non Soci.

Le Vie d'Italia e del Mondo

E' la Rivista di coloro che vogliono conoscere gli aspetti e i costumi dei più lontani paesi, le principali conquiste dell'uomo in ogni campo e sotto qualsiasi latitudine, i profondi segni dell'opera italiana in ogni parte del mondo; di coloro che vogliono compiere sulle ali dell'immaginazione, ma con la scorta dell'altrui esperienza, un viaggio che nessun mezzo materiale potrebbe mai consentire. Si pubblica, a partire dal gennaio 1933, in bei fascicoli mensili di circa 140 pagine di carta patinata pesante, con un corredo illustrativo di straordinaria ricchezza, comprese alcune tavole a colori.

Abbonamento annuo: L. 40,50 (Estero L. 65,50) per i Soci del T. C. I.; L. 57,50 (Estero L. 92,50) per i non Soci, compresa la quota d'associaz. annuale. Chiedere, a titolo di saggio, una copia del primo numero inviando **L. 3 (Estero L. 5)** che verranno bonificate sull'eventuale abbonamento.

L'Alpe

Rivista mensile, esponente dell'opera di propaganda che il Touring esplica in favore del bosco, del pascolo e del monte. E' una tra le più interessanti e le più riccamente illustrate tra le riviste forestali che si pubblicano in Europa. Essa riveste particolare interesse ora che, con la ruralizzazione della vita nazionale, anche il problema forestale è assurto ad un'importanza che non ha riscontro nel passato. Reca una speciale rubrica relativa alle bonifiche.

Abbonamento annuo: L. 15,50 (Estero L. 25,50) per i Soci del T. C. I.; per gli Ufficiali della Milizia Nazionale Forestale e per i Tecnici forestali dello Stato, L. 12,50; per i Sottufficiali e Militi della Milizia Nazionale Forestale, L. 10,50.

L'Albergo in Italia

Tratta, in eleganti fascicoli mensili, dei problemi inerenti alla tecnica e all'amministrazione alberghiera, alla politica del turismo, all'alimentazione, e in genere a tutto quanto contribuisce a valorizzare il turismo nazionale sotto gli aspetti dell'ospitalità. Contiene inoltre la vivace descrizione e illustrazione di località di cura e soggiorno, nonchè brillanti articoli di curiosità storiche e folcloristiche concernenti la gastronomia, l'ospitalità alberghiera, ecc. Rivista, quindi, non meno utile per gli albergatori, che dilettosa per i clienti.

Abbonamento annuo: L. 10,50 (Estero L. 20,50) per i Soci del T. C. I.; L. 15,50 (Estero L. 30,50) per i non Soci.

Le Strade

Organo mensile dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. e della Commissione Strade del T. C. I., svolge gli argomenti stradali di più vivo interesse per il nostro Paese, seguendo quanto si pubblica in tale materia sui periodici tecnici in ogni lingua.

Abbonamento annuo: L. 6,50 (Estero L. 12,50) per i Soci del T. C. I.; L. 8,50 (Estero L. 14,50) per i non Soci; L. 4,50 per i Funzionari degli Uffici Tecnici Stradali.

VITA DEL TOURING

Un nuovo Consigliere del Touring.

Valendosi delle facoltà accordate dall'art. 20 dello Statuto, il Consiglio del Touring, in unione coi Sindaci, ha chiamato a far parte del Consiglio stesso il Comm. Dott. **Marco De Marchi.** Abbiamo il piacere di presentarlo ai nostri Consoci, che saranno alla loro volta invitati a ratificare la nomina del Consiglio in occasione della prossima Assemblea Generale.

Il Comm. Dott. Marco De Marchi è un benemerito della Scienza e del Paese. Presidente della Società Italiana di Scienze Naturali; Socio corrispondente del R. Istituto Lombardo di Scienze e Lettere; Delegato dal Governo Italiano per la Convenzione Italo-Svizzera per la pesca nei laghi; Presidente del Consiglio di Vigilanza del Museo Civico di Scienze Naturali di Milano, restauratore munifico di quel giardino alpino (Chanousia) che dice, allo straniero il quale penetri in Italia dal Piccolo S. Bernardo, l'alta parola della cultura italiana, il Comm. De Marchi può vantare poi speciali benemerenze verso il nostro Touring. Fin dall'inizio egli fu Presidente della Commissione Amministratrice del Villaggio Alpino del Touring Club Italiano, a cui fece anche dono di una delle graziose villette che lo compongono; e non mai la sua collaborazione fu richiesta invano, così che l'averlo oggi nel Consiglio non fa che assicurare la continuità di tale collaborazione anche per l'avvenire.

I nostri Soci vorranno certamente a suo tempo confortare col loro voto questa deliberazione che assicura al Consiglio del Touring un nuovo e prezioso elemento.

I Soci aumentano.

I lettori della Rivista non mancheranno certo di dare uno sguardo alla statistica dei Soci, che è pubblicata sempre nell'ultima pagina. Quella di questo mese reca i dati al 31 dicembre 1932. Rileveranno che mentre molte Associazioni hanno visto in questo tempo diminuire, per ragioni di ordine generale, il numero dei loro membri, il Touring lo vede anche quest'anno accrescersi (al 31 dicembre 1931 erano 414.014). Particolarmente notevole l'aumento dei Soci Vitalizi, che raggiungono ormai l'imponente somma di 218.395.

Una donazione al Villaggio Alpino del Touring Club Italiano.

Il signor Enrico Del Mar aveva, morendo, lasciato la disposizione che una somma di denaro venisse ripartita fra Istituzioni di beneficenza, anche in ricordo del suo compianto figlio Renato. In obbedienza a tale desiderio, gli Eredi ripartirono la somma fra diverse Associazioni benefiche, e un quarto di essa — L. 25.000 — destinarono al nostro Villaggio Alpino.

Rendiamo omaggio di gratitudine alla memoria dello Scomparso e al benevolo apprezzamento che gli Eredi hanno fatto del nostro Villaggio. Ricorderemo in forma stabile, fra le mura di quell'ameno e ritemprante paesetto, il nome che si volle con così nobile forma onorare.

Il Concorso Vitalizi 1932.

Il 31 dicembre u. s. si è chiuso, come i nostri lettori sanno, il Concorso di propaganda per l'iscrizione di Soci Vitalizi nel 1932. I concorrenti sono risultati assai numerosi, e la verifica delle benemerenze denunciate richiede pertanto un tempo maggiore del previsto.

Terminata questa operazione preliminare, avrà luogo il sorteggio della stupenda *Alfa Romeo 6 c.*, di cui pubblicheremo il risultato nel prossimo fascicolo de *Le Vie d'Italia*, indipendentemente dalla comunicazione diretta e immediata al favorito dalla sorte.

Censimento dei Soci Vitalizi.

Come è noto a tutti i Soci, lo Statuto del Sodalizio dispone che un censimento dei Soci Vitalizi venga fatto « a periodi e con modalità da determinarsi dal Consiglio. In base ad esso verrà rettificato l'elenco dei Soci Vitalizi ».

Poichè l'ultimo censimento risale al 1929-30, il nostro Consiglio d'Amministrazione ha deliberato di ripeterlo durante il corrente anno: esso si vede perciò costretto di arrecare a tutti i nostri Soci a vita il piccolo disturbo di ritornarci uno stampato che verrà ad essi spedito nel mese di febbraio.

Si fa viva raccomandazione di voler rispondere prontamente a questa inchiesta: coloro che non risponderanno saranno naturalmente sollecitati, ma se anche questi ulteriori inviti rimarranno senza risposta, gli egregi nostri Soci poco premurosi non dovranno lagnarsi se *saremo costretti a sospendere l'invio delle pubblicazioni*.

Questa sospensione non darà naturalmente diritto a ricevere le pubblicazioni precedenti, quando gli interessati crederanno di riprendere i loro rapporti con l'Associazione.

Facciamo presente inoltre l'obbligo di *sottoscrivere personalmente la scheda*, non potendo questo preciso dovere trasferirsi nè a parenti nè ad amici.

In occasione di questo censimento vien richiesto un altro dato; quello della data di nascita.

Vero Argento massiccio $^{800}/_{000}$ controllato

Modello
Barocchino
pesante

9845

Modello della posata grandezza naturale da non confondersi con altri modelli di misura ridotta

Servizio 49 Pezzi

12 Cucchiai tavola		argento massiccio 2300 grammi
12 Forchette »		
12 Cucchiaini caffè		
1 Mescolo minestra		
	L. 557 —	
12 Coltelli tavola lame inox saldate	L. 228 —	

49 Pezzi **PREZZO L. 785**

Astuccio legno ricoperto uso tela . L. 70 —

50 MODELLI DI POSATE
CLASSICI E MODERNI

Servizio 91 Pezzi

12 Cucchiai tavola		argento massiccio 3900 grammi
12 Forchette »		
12 Forchette frutta		
12 Cucchiai »		
12 Cucchiaini caffè		
1 Mescolo minestra		
2 Pezzi posata legumi		
	L. 876 —	
2 Pezzi posata insalata ant. osso	» 42 —	
2 Pezzi posata arrosto	» 50 —	
12 Coltelli tavola lame inox saldate	» 228 —	
12 Coltelli frutta lame inox saldate	» 204 —	

91 Pezzi **PREZZO L. 1400**

Astuccio legno ricoperto uso tela . L. 110 —

A scopo di PROPAGANDA vendiamo 1000 servizi di posate in argento 800/000 garantito massiccio a prezzo di vero costo. - Listino gratis a richiesta.

Merce franca Milano - AFFRETTATE LE RICHIESTE - Spedizione contro assegno

CESARE MARINAI - S. M. Beltrade N. 1 - **Milano**

9845

Ora che i nostri Vitalizi hanno raggiunto la bella cifra di ben 220.000 (nessuna Associazione al mondo ha un numero così rilevante di Soci a vita) vorremmo fare qualche studio di carattere statistico, suddividendo i Soci stessi per classi di età, per luoghi di provenienza e così via.

Facciamo dunque assegnamento sulla premura dei nostri Vitalizi e sin d'ora li ringraziamo.

L'Annuario Generale 1932-33 (XI) è in corso di spedizione.

Il nuovo Annuario tanto atteso e desiderato, come ne fan fede le molte richieste che ci pervengono, è finalmente pronto. Le prime copie rilegate giunsero a fin d'anno e subito, nei primi giorni di gennaio fu iniziata la distribuzione in ragione di 7000 copie al giorno. All'inizio di febbraio oltre 160.000 Soci avranno ricevuto la loro copia.

Questa notissima fra tutte le pubblicazioni del Touring, non ha bisogno di essere presentata. Tutti i Soci ne conoscono i caratteri e l'utilità. La nuova edizione conserva del resto la mole, la veste esteriore, il formato, i caratteri e la disposizione della materia dell'edizione 1929. Essa ne differisce però profondamente quanto alla ricchezza dei dati geografici e turistici, che sono più che triplicati. Mentre l'edizione precedente elencava i Comuni (attualmente 7310 nel Regno) e le rispettive frazioni, ma di queste non forniva in massima che l'altitudine e la popolazione, l'attuale edizione dà al seguito di ogni nome di frazione (Comuni e frazioni elencate sommano a circa 25.000), tutti i dati (distanza dal capoluogo, altitudine, popolazione, posta, telegrafo, telefono, ferrovie, tranvie, autocorriere, medico, farmacie, dogane, consoli e legali del Touring, alberghi, acque minerali e termali, Aziende di Cura, ecc.) come per i Comuni. Inoltre le frazioni sono elencate, sì, al seguito del Comune a cui appartengono, ma il rispettivo paragrafo con i dati geografico-turistici va ricercato al posto che loro compete nello stretto ordine alfabetico.

Tutti hanno presenti i numerosi e importanti mutamenti dovuti alla recente riforma della circoscrizione amministrativa. Con la fusione di più comuni in uno solo, numerose località, che pure nulla avevano perduto della loro importanza demografica e turistica, sono state, per così dire, retrocesse al grado di semplici frazioni e, come tali, non avrebbero più avuto nell'Annuario altre indicazioni che quelle dell'altitudine e della popolazione. D'altra parte, anche prima delle fusioni sovraccennate, esistevano frazioni la cui importanza complessiva e specialmente turistica era maggiore di quella di molti Comuni, e ne rendeva opportuna l'inclusione nell'Annuario con tutte le notizie più utili relative alla posizione, ai servizi e ai mezzi di comunicazione. E infine è appunto per le località minori e meno note che più frequentemente si ricorre all'Annuario. Furono queste le considerazioni principali che indussero il Touring a trasformare l'Annuario, trattando le frazioni alla stessa stregua dei Comuni.

Ragioni di spazio e di spesa vietavano però di elencare tutte le frazioni d'Italia, anche cioè gli aggruppamenti di case con poche decine di abitanti. Occorreva dunque fare un accurato esame delle frazioni di ciascun Comune, scegliendo quelle veramente importanti ed eliminando gli agglomerati minori. In questa scelta non ci si affidò unicamente al criterio demografico, ma piuttosto ad una valutazione turistica in senso lato; furono così introdotte località anche di pochissimi abitanti o non permanentemente abitate, ma provviste d'alberghi, centri turistici e di escursioni, passi alpini e appenninici, ecc.

Problema gravissimo quello della mole: come risparmiare tanto spazio da introdurre le desiderate notizie per le frazioni senza sorpassare un ragionevole numero di pagine?

Anzitutto furono guadagnate 70 pagine nella parte introduttiva, sopprimendo notizie utili ma non indispensabili in un repertorio del genere; si adottarono poi nel corpo dell'Annuario abbreviazioni più semplici, eliminando infine dati utili ma non di assoluta necessità.

Il nuovo Annuario riporta, ed è questo un suo pregio particolare, i dati del Censimento 1931 (IX); e non solo le cifre della popolazione complessiva dei Comuni, rese pubbliche nel 1932, ma anche quelle relative alla popolazione «agglomerata» dei capoluoghi di Comune e alla popolazione delle frazioni. Questi dati, inediti, ci sono stati comunicati dall'Istituto Centrale di Statistica.

La preparazione di questo repertorio di 25.000 voci richiese un ingente quanto minuzioso lavoro di ricerca di dati (un freschissimo materiale d'informazione si ottenne con una inchiesta estesa a tutti i Podestà del Regno e ai Consoli del T. C. I.), di interpretazione, di controllo, di stesura e di correzione. La composizione tipografica e la stampa procedettero con velocità da «record», tanto più notevole se si pensa alla difficoltà della composizione stessa: le prime schede manoscritte furono consegnate alle tipografie verso la fine di ottobre dello scorso anno e alla fine di dicembre, come già dicemmo, si ricevevano le prime copie legate. Non meno di 16 tipografie hanno contemporaneamente lavorato alla stampa di questo Annuario; e quattro sono le legatorie, che giornalmente consegnano le copie pronte. Il volume, economicamente ma solidamente legato in cartoncino flessibile, pesa kg. 0,600. L'edizione rappresenta quindi oltre 2500 quintali di carta, il carico, cioè, di 25 carri ferroviari normali.

Echi dell'escursione del Touring in Eritrea, nel Sudan e nell'Egitto.

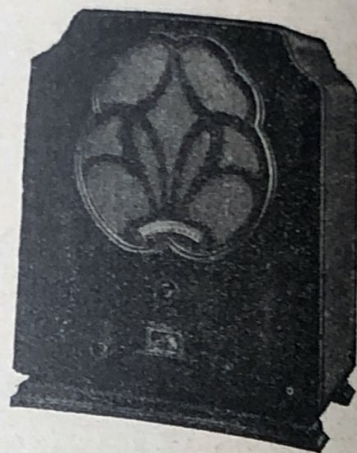
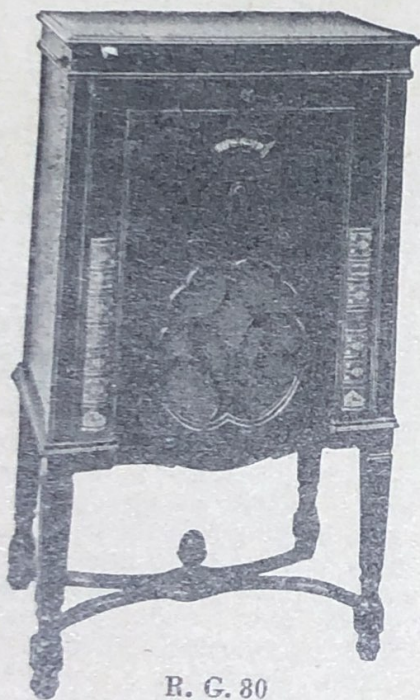
Nell'esprimere qui i sentimenti della nostra gratitudine verso coloro che vollero portare il loro contributo al felicissimo esito della nostra escursione, noi vorremmo che tutti fossero ricordati; ma essi sono stati così numerosi, che, pure formando un lunghissimo

RADIO-GRAMMOFONI RADIO-RICEVITORI

Radio-Ricevitore R. 3 – Tre valvole. Riceve la stazione locale .. .. **L. 750**

Radio-Ricevitore R. 5 – Cinque valvole. Riceve tutta l'Europa .. .. **L. 1475**

Radio-Ricevitore R. 7 – Sette valvole. Supereterodina. Quattro pentodi .. .. **L. 1950**

Radio-Ricevitore R. 700 – Sette valvole. Supereterodina. Quattro pentodi .. .. **L. 2175**

R. 7

R. G. 80

Radio-Grammofono R. G. 31 – Tre valvole. Riceve la stazione locale.. .. .. **L. 1650**

Radio-Grammofono R. G. 50 – Cinque valvole. Riceve tutta l'Europa .. .. **L. 2200**

Radio-Grammofono R. G. 80 – Otto valvole. Supereterodina. Cinque pentodi .. .. **L. 3500**

Radio-Grammofono R. E. I. 45 – Dieci valvole. **L. 6200** Autoincisore **L. 6700**

Grammofoni Amplificati fino a .. .. **L. 2900**

Nei prezzi è escluso l'abbonamento all'EIAR

Chiedete un'audizione dei nostri modelli

Ricchi cataloghi gratis

S. A. NAZ. DEL "GRAMMOFONO"

MILANO, Galleria Vitt. Em., 39 TORINO, Via Pietro Micca, 1
ROMA, Via del Tritone, 88-89 NAPOLI, Via Roma, 266-269

Rivenditori autorizzati in Italia e Colonie

"LA VOCE DEL PADRONE"

elenco, noi non avremmo la certezza, giunti al termine, di non essere incorsi in qualche dimenticanza di cui ci dorremmo. Ci sia concesso di limitarci perciò ad indicare i principali.

Ringraziamo pertanto: l'On. Ministero delle Colonie per l'appoggio morale offerto alla nostra iniziativa; l'On. Ministero delle Comunicazioni per le riduzioni ferroviarie accordate in favore degli Escursionisti; S. E. il Governatore dell'Eritrea, Nob. Riccardo Astuto dei Duchi di Lucchesi, per il personale interessamento preso all'organizzazione dell'escursione e per le accoglienze gentilissime fatte ai partecipanti; il Col. Luigi Cubeddu, Comandante del R. C. T. C.; il Comm. Marchese Luigi Mischi, Segretario Generale del Governo, che, successo al Comm. Dott. Ernesto Queirolo, ne continuò l'opera per predisporre la parte pratica della manifestazione. Ringraziamo pure i Commissari Regionali di Massaua Comm. Dott. Romeo Campani; di Asmara, Cav. Uff. Filippo Lo Bello; di Adi Ugri, Conte Cav. Uff. Gerardo Della Porta; di Adi Caié, Dott. Cav. Pio Jannuzzi; di Cheren, Conte Cav. Francesco De Regie di Donato; di Agordat, Cav. Uff. Dott. Alberto Denti di Piraino, i quali, oltre ad offrire la loro fattiva collaborazione, accompagnarono gli escursionisti nel viaggio attraverso le regioni di loro competenza giurisdizionale.

Esprimiamo la nostra particolare riconoscenza anche ai Comandanti dei Presidî Militari, ai Residenti, alle Autorità Fasciste, a tutti gli Ufficiali Civili e Militari che offersero affettuose e indimenticabili attestazioni di simpatia ai nostri Soci, ed assicurarono loro la perfetta organizzazione dei servizi logistici. Non possiamo neppure passare sotto silenzio il Gr. Uff. Alberto Pollera, che tenne — da par suo — le commemorazioni presso i Monumenti eretti a ricordo dei nostri valorosi Caduti nella campagna del 1895-96.

Per la seconda parte dell'escursione porgiamo i nostri ringraziamenti al Console Generale d'Italia in Alessandria d'Egitto, Comm. Saletta, che tanto cortesemente accolse i nostri escursionisti, a tutte le Autorità egiziane e a quelle sudanesi per l'interessamento cortese e utilissimo che vollero prendere all'organizzazione e allo svolgersi dell'escursione.

I sensi della nostra viva riconoscenza vanno anche ai nostri Consoli del Sudan e dell'Egitto, che misero completamente a disposizione del Touring la loro fervida collaborazione e che, per festeggiare i nostri Soci, promossero riunioni dei membri della Colonia italiana delle varie località, riunioni che assunsero il carattere di simpaticissime manifestazioni patriottiche.

Per i Consoli dell'Eritrea, ricordiamo il Capo Console Prof. Giorgio Brunetti dell'Asmara, che fra l'altro illustrò ai partecipanti alcuni fra i più interessanti monumenti antichi della Colonia, e infine l'ottimo Ing. Paolo Reviglio, che fin dagli inizî curò l'organizzazione dell'escursione nei suoi dettagli e che accompagnò poi i nostri Soci durante l'intero viaggio per mettere a loro disposizione la sua grande conoscenza della Colonia e per assicurarsi che ogni servizio fosse accuratamente predisposto.

Chiudiamo queste note con l'esprimere alle Compagnie di Navigazione «Tirrenia» e «Lloyd Triestino» la piena soddisfazione che i nostri escursionisti hanno riportato dei viaggi compiuti a bordo delle navi rispettive; altrettanto diciamo per i servizi nel Sudan e nell'Egitto, affidati alla Compagnia «Wagons Lits e Cook», che si svolsero in modo perfetto. Non possiamo, finalmente, tacere l'incondizionata soddisfazione degli escursionisti per il servizio automobilistico effettuato in Eritrea.

Indici e cartelle.

Come lo scorso anno, abbiamo preparato anche ora le eleganti *cartelle* in cui può essere conservata l'annata 1932 della nostra Rivista mensile *Le Vie d'Italia*. Forma, colore, prezzo, sono eguali a quelli dello scorso anno (1).

Avevamo cominciato a prepararle perchè molti Soci le richiedevano; e ne dovemmo rinnovare la scorta, perchè quelli che le chiesero furono in numero superiore al previsto. Sono infatti comodissime e decorosissime coperture che permettono di conservare facilmente ciò che è troppo soggetto ad andare disperso.

Altrettanto si potrebbe ripetere per quanto riguarda le belle, solide, decorose cartelle destinate a proteggere e conservare i volumi della serie «*Attraverso l'Italia*». Ora è stata approntata quella riguardante il volume *Sicilia*, del quale si è iniziata la distribuzione ai Soci. Anche per questa cartella, forma, colore e prezzo sono eguali a quelli dello scorso anno (2).

Ma a questo proposito vogliamo accennare ad un'altra iniziativa che sta per essere tradotta in atto. E anche qui dobbiamo ricordare che la proposta ci venne fatta molte volte e da molti Soci: ma noi conoscevamo le difficoltà dell'esecuzione e non ci siamo indotti che per le loro vive insistenze ad appagarli.

Si tratta di un *indice* della Rivista *Le Vie d'Italia*: non un indice dall'origine, ma dell'ultimo decennio, cioè di quel periodo di tempo in cui è presumibile che maggiore sia il numero dei Soci che avranno conservato i fascicoli. Questo indice, che si sta ora stampando, verrà messo in vendita a tenue prezzo e costituirà un documento della ricchezza, dell'importanza, dell'utilità della nostra pubblicazione periodica, in ordine a svariatissimi problemi di cultura. Certamente non vorranno

(1) Le cartelle, rivestite in tutta tela verde scuro con lettere in oro sul dorso e sul piano anteriore, possono contenere ciascuna i fascicoli sciolti di un semestre. Prezzo per le due cartelle di una annata: alla Sede **L. 8**; Italia e Colonie **L. 10**; Estero **L. 13**.

(2) Le cartelle, solidissime, rivestite elegantemente di tela grigia, sono in vendita ai seguenti prezzi: alla Sede, **L. 5**; Italia e Colonie **L. 7**; Estero **L. 9**.

privarsene anche quelli che non possedessero la collezione della Rivista, perchè dato il grandissimo numero dei suoi abbonati non è difficile di trovare, quando si voglia, qualcuno che possa mettere a disposizione i fascicoli mancanti. Riparleremo dell'indice non appena esso sarà pronto per la distribuzione.

Un Concorso della R. Società Geografica Italiana.

Anche quest'anno la R. Società Geografica Italiana aveva bandito un Concorso per premiare le migliori tesi universitarie che svolgessero temi di geografia: Concorso esteso a tutte le Università italiane. La Commissione giudicatrice si riunì il 19 febbraio 1932 presso la sede della Società Geografica e venne presieduta da S. E. il Gen. Porro, che rappresentava il Touring. Al Concorso vennero presentate 8 tesi di laurea. Dei 4 premi stabiliti, due erano stati largiti dal Touring per tesi trattanti argomenti di geografia, fisica, antropica ed economica dell'Italia. Questi premi vennero conferiti rispettivamente alla tesi del Dott. Marco Marchetti: « Contributo allo studio dei fenomeni carsici nelle Alpi Apuane » e alla tesi del Dott. Lamberto Pozzo-Balbi: « Studio geografico dell'isola di Cherso ».

La Commissione ha rilevato che queste tesi dimostrano un progresso sia nel numero, sia nella qualità in confronto degli anni precedenti: cosa di cui tutti i cultori della geografia non possono se non compiacersi.

Nuove edizioni dei fogli della Carta al 250.000 e nuove Carte al 50.000.

I lettori sono stati informati del continuo e accurato lavoro di revisione e di aggiornamento che vanno subendo i fogli della *Carta d'Italia al 250.000*, la più diffusa della ricca produzione cartografica del Sodalizio (vedi i fascicoli di agosto e ottobre 1932, pag. 291 e 373 della Rivista).

Il lavoro è continuato con ritmo regolare. Dall'ottobre a oggi è stata pubblicata una nuova edizione, profondamente rifatta dei seguenti fogli: *40 Nuoro, 44 Lecce, 53 Badolato* (e quadro d'unione), *56 Catania.* Nelle nuove edizioni vennero introdotti come sempre, tutti gli aggiornamenti, le correzioni e i perfezionamenti opportuni. Furono poi ristampati con gli ultimi aggiornamenti i fogli: *3 Como, 5 Trento, 6 Belluno, 9 Torino, 10 Milano, 35 Napoli*, il cui rifacimento è recente.

Con questi, si è quindi aggiornata e ristampata una gran parte dei fogli di questa Carta e precisamente:

2 Domodossola, 4 Bergamo, 5 bis *Bolzano-Merano, 6* bis *Brennero, 7 Udine, 7* bis *Trieste, 8 Susa, 11 Brescia, 12 Verona, 13 Venezia, 13* bis *Fiume, 15 Cuneo-Imperia, 16 Genova, 17 Pisa, 18 Bologna-Firenze, 19 Ravenna, 20 Pesaro, 20* bis *Quarnaro-Zara, 21 Livorno, 22 Siena, 23 Perugia, 26 Orbetello, 27 Civitavecchia, 28 Roma, 30 S. Severo, 32 Sassari, 33 Tempio Pausania, 34 Frosinone, 36 Benevento, 37 Foggia, 38 Bari, 39 Oristano, 41 Salerno, 42 Potenza, 46 Cagliari, 50 Cefalù, 51 Etna, 52 Messina e 55 Caltanissetta.*

Sono inoltre da rammentare: la *Carta della Riviera di San Remo, Ospedaletti e Bordighera* al 50.000 (in vendita al prezzo di L. 4 alla Sede e di L. 5,50 in Italia) l'11 foglio della serie « Carta delle zone turistiche », i cui primi nove fogli vennero distribuiti gratuitamente ai Soci; la *Carta del Cervino e del Monte Rosa con gli itinerari sciistici*, pubblicata in collaborazione con lo Sci Club Milano. Sono in lavoro i fogli al 50.000 del *Monte Bianco*, dell'*Ortles-Cevedale*, dell'*Adamello*, del *Gruppo di Brenta* e del *Gran Sasso d'Italia*, annunziati nel fascicolo di settembre 1932 di questa Rivista (pag. 333), mentre è in stampa la nuovissima **Carta d'Italia al 500.000**, a 10 colori, della quale entro l'anno verranno distribuiti i primi 3 fogli.

Nota. — Si ricorda che la raccolta completa della Carta d'Italia al 250.000 in 62 fogli è in vendita ai Soci alle seguenti condizioni: **L. 50** alla Sede del Touring; **L. 55** in Italia e Colonie; **L. 60** all'Estero. Un foglio separato costa **L. 1** alla Sede; **L. 1,80** in Italia e Colonie, **L. 2.50** all'Estero. Si vende pure una speciale cartella custodia per la collezione, in due tipi, economico e di lusso. Quello economico costa **L. 8** alla Sede, **L. 15,50** in Italia e Colonie; quello di lusso rispettivamente **L. 18** e **25.** Per l'Estero, le spese di spedizione variano a seconda del paese di destinazione.

Per la consultazione della Carta è stato pubblicato l'Indice generale dei nomi in essa contenuti, grosso volume che si vende al prezzo di **L. 5** alla Sede, **L. 8,50** in Italia e Colonie e **L. 12** all'Estero.

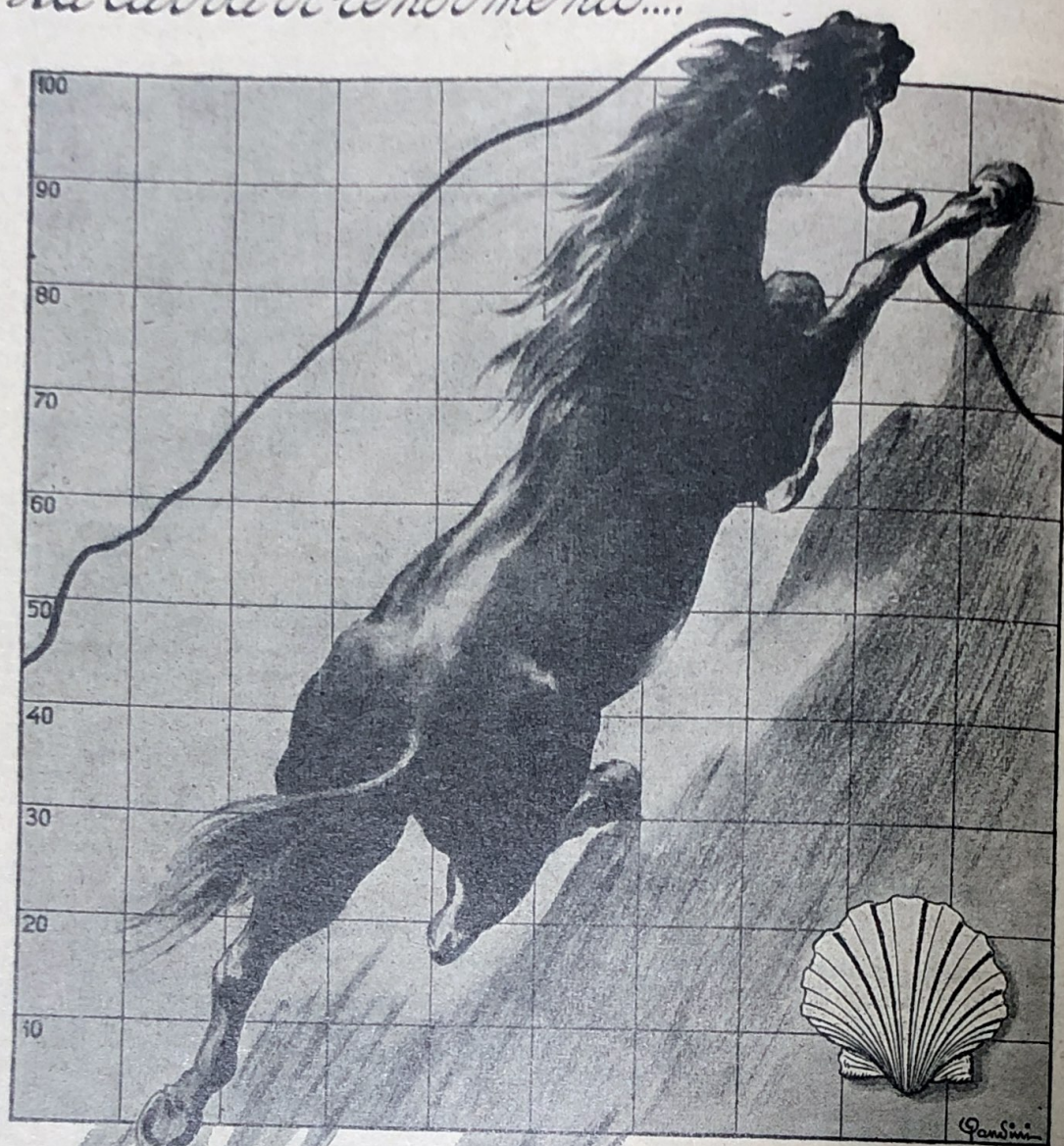
Perle della Riviera.

Sotto questo suggestivo ma per nulla esagerato titolo si va sviluppando sulla nostra Rivista *« L'Albergo in Italia »* una collana di articoli dovuti alla acuta osservazione e alla brillante compilazione di ULDERIGO TEGANI. Nei precedenti numeri trovarono posto: Levanto, Sestri Levante, Pieve Ligure; in quello di febbraio, 10 pagine riccamente illustrate sono dedicate a *S. Margherita Ligure*, la salubre e graziosa stazione di cura e soggiorno. Nei numeri futuri si sfileranno dalla collana altre perle preziose da Portofino fino a Bordighera, poichè l'Autore ha voluto seguire l'apparente cammino del sole da levante a ponente.

Accanto alla perla marina potremo dire che fa bella mostra di sè, nello stesso fascicolo di febbraio, una gemma della nostra superba zona dei laghi: *Lanzo d'Intelvi*, della quale ci intrattiene D. COLOMBINI che porta i lettori a Lanzo nella stagione invernale per godervi gli sport invernali che colà hanno preso un confortevole e confortante sviluppo.

Sempre sullo stesso fascicolo, G. SILVESTRI ci presenta i risultati della Commissione incaricata della delimitazione della zona del Chianti e della giusta individuazione dei vini che sotto tale famoso nome debbono essere annoverati e gustati; mentre B. SCOTTI tratta con competenza e vero interesse per gli albergatori dei *Ristoranti d'Albergo* e ci fa conoscere con l'ausilio di magnifiche illustrazioni il nuovo locale « Odeon » di Milano.

Le trattazioni delle note: *L'Igiene e l'Albergo, L'Albergatore e la Legge, L'Albergatore e il Fisco, Notizie ed Echi* sono, come sempre, varie e interessantissime e integrano la importanza della Rivista che va vieppiù diffondendosi non solo nel ceto alberghiero e turistico, ma anche in quello delle varie classi sociali che tutte oggi dànno il loro contributo al movimento turistico interno e quindi vogliono essere sempre più a contatto con le aziende turistiche e alberghiere.

La curva di rendimento....
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Nuovi orientamenti nella tecnica dell'accensione.

Lo sviluppo prodigioso dei motori automobilistici e d'aeroplano durante e dopo la guerra si è soprattutto manifestato con una forte aumentazione dei regimi: dai 3000 giri al minuto dei motori d'anteguerra si è così facilmente arrivati ai 5000 ed ai 6000 attuali. Si rendeva pertanto indispensabile un sistema di accensione meglio indicato. Furono così creati dei magneti caratterizzati dal fatto che la bobina contenente il condensatore resta fissa, mentre la calamita permanente, che provoca il cambiamento di flusso nel nocciolo della bobina stessa, è il solo organo rotante. In tal modo le parti delicate, ossia la bobina, il condensatore ed il dispositivo di rottura, si trovano al sicuro dagli effetti della forza centrifuga e delle brusche variazioni di regime, restandovi esposti soltanto gli organi più robusti, quali la calamita e la «cama». Anche il dispositivo di rottura resta fisso e per conseguenza l'accensione mantiene una regolarità perfetta anche ai regimi più elevati. Tuttavia si osserva che attualmente l'accensione con batteria guadagna sempre più terreno e, almeno per quanto riguarda la vettura da turismo, l'avvenire del magnete sembra perfino seriamente compromesso, malgrado tutti i vantaggi che quest'ultimo presenta. A favore della accensione mediante batteria stanno infatti una grande semplicità ed una grande economia, il che compensa almeno in parte gli innegabili svantaggi che questo sistema presenta. Al recente Salone di Parigi è stato esposto un interessante apparecchio che riunisce in sè i pregi dell'accensione a magnete e di quella mediante batteria, e si presta pertanto anche per motori aventi un regime molto spinto.

Un nuovo apparecchio di controllo per segnalazioni luminose fuori vista.

E' stato messo recentemente in commercio un interessante dispositivo italiano mediante il quale il conducente, pur rimanendo al suo posto di guida, è in grado di controllare in ogni momento il funzionamento della fanaleria di coda della vettura.

L'apparecchio si applica al cruscotto dell'autoveicolo ed è di dimensioni e peso assai ridotti. Il mancato funzionamento e gli eventuali guasti dell'illuminazione posteriore vengono segnalati dalla comparsa di una striscetta fosforescente disposta al centro di una apposita tabellina circolare.

Nuovi segnali stradali a cellula fotoelettrica.

Sono attualmente in esperimento in Inghilterra degli apparecchi a segnali luminosi, basati sul principio della cellula fotoelettrica. Tale principio è noto: il selenio è impressionato dai raggi infra-rossi, invisibili all'occhio umano. Pertanto se un ostacolo materiale (autoveicolo o persona) viene ad interporsi fra la cellula al selenio ed il fascio di raggi infra-rossi che da un altro apparecchio viene diretto su di essa, si ha rottura del circuito elettrico e questo fenomeno può azionare un apparecchio (soneria o lampada) annesso alla installazione. Praticamente, i dispositivi di questo genere vengono esperimentati agli incroci delle vie. Un circuito di questo tipo è posto sulla strada in vicinanza dell'incrocio: quando il veicolo viene a traversare detto incrocio, la sua massa (se è di giorno) oppure lo splendore dei suoi fari (se è di notte) provocano la rottura del circuito, rottura che viene a mettere in azione, sulla strada da sbarrare, un segnale sonoro o luminoso che indica il pericolo.

Per impedire il congelamento dell'acqua dei radiatori.

Può avere qualche interesse il ricordare qui la composizione di alcune miscele anticongelanti esperimentate da anni con successo nei varî paesi, riportate qui da *Revue Automobile* di Berna.

Miscela di alcool e di acqua.

Percentuale d'alcool in volume	Densità della miscela	Punto di congelazione
10	0,988	-4°,5 C
20	0,975	-10° C
30	0,964	-19°,5 C
40	0,954	-29° C

Miscela d'alcool, di glicerina e d'acqua.

Percentuale d'alcool e della glicerina (parti uguali)	Percentuale d'aqua	Punto di congelazione
15	85	-6°,5 C
25	75	-13° C
30	70	-20°,5 C
35	65	-28° C

Miscela di cloruro di calce e d'acqua.

Percentuale del cloruro di calcio (volume)	Densità della miscela	Punto di congelazione
10	1,085	-5°,5 C
15	1,119	-10°,5 C
20	1,131	-18° C
24	1,219	-28° C

Anche **ELSA MERLINI** *ha la* **BALILLA!**

Officine automobilistiche italiane in Francia.

Come è noto, si sono create ultimamente in Francia delle Officine di costruzione, da parte delle Case Italiane Fiat e Lancia, per la fabbricazione e la vendita sul mercato francese delle loro nuove vetture di piccolo modello e di tipo economico. Tale fatto, che si verifica proprio nel momento in cui languono e stanno chiudendosi le Officine americane di montaggio e di parziale produzione impiantate in Europa, mentre dinota una vittoriosa resistenza contro la invasione americana dei mercati europei, mostra la fiducia dei costruttori italiani nel mercato francese e la persuasione che essi hanno di una lunga durata degli attuali dazi doganali.

Le linee di autobus in Francia.

Secondo una statistica ufficiale, la lunghezza delle linee pubbliche di autobus sovvenzionate dallo Stato è di 61.000 km. Di essi 45.000 sono in collegamento coi servizi ferroviari e dipendenti da questi, mentre i rimanenti 16.000 sono gestiti da Imprese libere. Vanno aggiunte a tali cifre quelle relative alle linee indipendenti e non sovvenzionate dallo Stato.

Le norme fiscali per il soggiorno degli autoveicoli stranieri in Austria.

Come è noto, gli autoveicoli stranieri importati temporaneamente in Austria rimangono esenti dalla tassa per 60 giorni: questi 60 giorni possono essere trascorsi ininterrottamente, oppure con intervalli. La tassa per gli autoveicoli stranieri è dovuta a partire dal 1° di quel mese in cui cade il 60° giorno di permanenza in Austria e viene calcolata fino alla fine del relativo trimestre finanziario (i trimestri finanziari cominciano col 1° febbraio, 1° maggio, 1° agosto e 1° novembre). La denuncia deve essere fatta al più tardi durante l'ultimo giorno del periodo di esenzione, presso l'Autorità competente (1).

Dopo il 60° giorno di permanenza, bisogna presentare la quietanza di pagamento regolare della tassa, in mancanza della quale la Dogana di confine è autorizzata a farsi pagare un deposito che può ammontare fino all'importo dell'intera annualità della tassa, salvo il diritto di sporgere denuncia ed applicare delle multe abbastanza forti. Va ricordato che anche il periodo in cui l'automobile si sia trovato in una autorimessa oppure in una officina per riparazioni non è esente dalla tassa, a meno che dietro richiesta del proprietario il competente Ufficio Tasse automobilistico abbia applicato i piombi alla vettura.

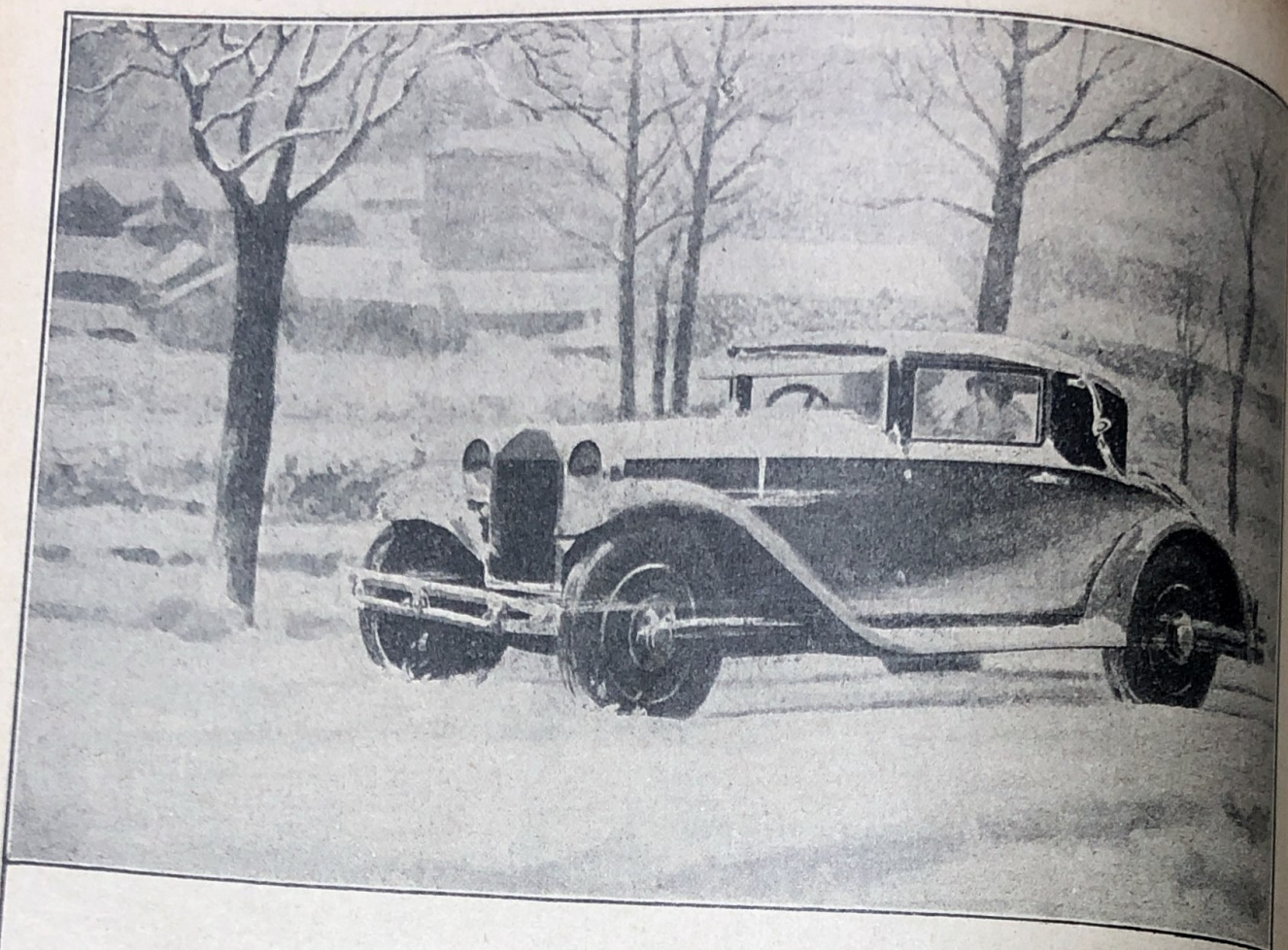
L'importo della tassa per autoveicoli con motore a scoppio varia a seconda della cilindrata, e per le automobili varia da un minimo di 100 scellini ad un massimo di 580, mentre per le motociclette va da un minimo di 16 ad un massimo di 32 scellini.

I riscaldatori catalitici.

Sono molto diffusi, tanto nell'Aviazione quanto nell'automobilismo, i così detti riscaldatori catalitici, i quali offrono la particolarità di essere alimentati da un carburante che si trova dovunque, la benzina, e di sviluppare una grande quantità di calore ed una temperatura elevata con un consumo ridottissimo di benzina e, quello che più importa, senza fiamma e quindi senza alcun pericolo di incendio.

Essi sono costituiti sostanzialmente da un serbatoio che contiene il carburante (di solito della benzina assai leggera) nel quale è immersa una miccia di grande sezione che va a sboccare essa stessa sotto un così detto « tappeto catalitico ». Quest'ultimo è costituito da amianto al quale è stata incorporata della spugna di platino. Riscaldando preventivamente questo tappeto per mezzo di una fiamma, in modo che esso raggiunga una data temperatura (circa 100 gradi) se vi si fa pervenire la benzina, senza introdurvi l'aria, ha luogo una ossidazione catalitica con forte sviluppo di calore. Un apparecchio di questo tipo realizza, come si vede, un riscaldamento di sicurezza, ed è particolarmente utile per l'interno delle vetture chiuse e sotto la « capote » del motore durante le fermate della vettura, perchè esso permette di mantenervi durante l'inverno una temperatura sufficiente per assicurare la immediata partenza senza alcuna difficoltà.

Per pulire il radiatore.

Molte volte i motori delle vetture vecchie si scaldano, inconveniente dovuto ai depositi che l'acqua di raffreddamento ha lasciato nell'interno del radiatore, depositi che intralciano od impediscono addirittura la regolare circolazione dell'acqua entro detto dispositivo. Per effettuare la pulizia del radiatore si può ricorrere ad una soluzione di soda, ottenuta a caldo. Si versano nel radiatore due o tre litri della soluzione suddetta e si fa poi il pieno con acqua fredda, indi si mette in moto il motore e si impiega come al solito l'automobile: al ritorno, quando l'acqua è ancora calda si vuota il radiatore e si ripete l'operazione già fatta fino a che, dopo un certo numero di viaggi, si sarà esaurita la soluzione di soda. Per completare la pulizia si può far passare entro il radiatore una corrente d'acqua, introducendola dal tappo superiore e lasciandola uscire da quello di scarico, e tenendo in moto, al « minimo », il motore. Prolungando per un quarto d'ora questa operazione si osserverà che dal tappo di scarico l'acqua esce perfettamente limpida: il radiatore allora sarà senza dubbio pulito.

(1) Va ricordato che per i territori annessi a Vienna, per l'Austria Inferiore e il Burgenland la denunzia va fatta presso la Esattoria per Autoveicoli dell'Amministrazione Finanziaria di Vienna; per l'Austria Sup riore, presso l'Amministrazione Imposte e Tasse di Linz; per Salisburgo, presso la locale Amministrazione Imposte e Tasse; per il Tirolo, presso quella di Innsbruck; per la Stiria, presso quella di Graz; per la Carinzia, presso quella di Klagenfurt; ed infine per il Vorarlberg, presso l'Amministrazione Imposte e Tasse di Feldkirch.

FERROVIE

Facilitazioni ferroviarie in corso.

PER ROMA: *Mostra della Rivoluzione Fascista.* – Riduzione del 70% da tutte le stazioni del Regno. – Rilascio dei biglietti a tutto il 21 aprile 1933 (XI). (Vedansi le modalità a pag. 15 del Notiziario di gennaio).

PER LA SICILIA: *Manifestazioni della Primavera Siciliana.* – 50 % di riduz. da tutte le stazioni del Regno. – Rilascio dei biglietti a tutto il 30 aprile 1933 (XI). (Vedansi le modalità a pag. *15* del Notiziario di gennaio e altre notizie in questa stessa rubrica.

PER CORTINA D'AMPEZZO: *Manifestazioni sportive invernali.* – E' ammesso il rilascio da tutte le stazioni della Rete, nel periodo fino a tutto il 28 febbraio 1933, di biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo per Cortina d'Ampezzo, col 50 % di ribasso sulla tariffa ordinaria differenziale per il percorso FF. SS. sino a Dobbiaco o Calalzo-Pieve di Cadore e viceversa, e sui prezzi ordinari stabiliti per il percorso della Ferrovia delle Dolomiti Calalzo-Pieve di Cadore e Dobbiaco-Cortina d'Ampezzo e viceversa.

La validità dei biglietti è di giorni 15. E' prescritto il timbro del Comitato, che verrà apposto gratuitamente.

PER ROMA, da qualunque stazione del Regno; o DA ROMA e provincia per Firenze, Venezia, Napoli o Capri; o da una stazione di confine, porto di sbarco o aeroporto doganale (per i provenienti dall'estero). *Riduzione per le coppie in viaggio di nozze*, rispettivamente dell'80 %, 80 % e 70 %. – Per le norme regolanti l'emissione e l'uso dei biglietti, informarsi presso le biglietterie delle Stazioni e le agenzie autorizzate.

Le facilitazioni ferroviarie in occasione della « Primavera Siciliana ».

Da qualche tempo abbiamo ritenuto di limitare, per l'impossibilità di seguirle tutte e di indicarle tempestivamente ai lettori, le comunicazioni relative alle facilitazioni e riduzioni ferroviarie a quelle di maggiore importanza. Fra queste è da ricordare le facilitazioni della « Primavera Siciliana », che si rinnovano anche quest'anno nel periodo dal 1° gennaio al 30 giugno. Trattasi di facilitazioni che, pur avendo per scopo definitivo il viaggio in Sicilia nella stagione più bella, offrono tuttavia al viaggiatore la possibilità di visitare, lungo il percorso, molte belle città della penisola. I biglietti hanno lunga validità e consentono fermate intermedie.

I biglietti rilasciati dalle stazioni della Sardegna e del continente per Palermo, Taormina, Giardini, Siracusa ed Agrigento hanno infatti la validità di 30 giorni, non compreso quello del rilascio. I biglietti rilasciati a viaggiatori provenienti dall'estero hanno la validità di 45 giorni. I primi sono prorogabili di 10 giorni, verso il pagamento di un supplemento del 15 %; i secondi sono prorogabili di 15 giorni, verso pagamento di un supplemento del 20 %.

Per i biglietti rilasciati dalle stazioni della Sardegna e del continente, il numero delle fermate è quello previsto dalle condizioni ordinarie, cioè: 1 volta pei viaggi con biglietti di percorrenza superiore ai 200 km.; 2 volte pei viaggi superiori ai 300 km.; 3 volte pei viaggi superiori ai 600 km.; 5 volte pei viaggi superiori ai 1000 km. Per i viaggiatori provenienti dall'estero le condizioni in materia di fermate sono anche più favorevoli: numero illimitato di fermate.

La riduzione di prezzo accordata è del 50 % sulla tariffa ordinaria differenziale.

Le Amministrazioni ferroviarie estere, in seguito ad accordi intervenuti, hanno concesso anche esse delle riduzioni sui loro percorsi. Sono stati istituiti speciali biglietti diretti internazionali con riduzione del 50 % e del 40 % sul percorso estero per i viaggiatori provenienti dalla Cecoslovacchia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera ed Ungheria.

Prezzi ridotti sono anche praticati per i percorsi di traversata tra il continente e la Sicilia, tra la Sardegna e il continente.

Alle facilitazioni sopra indicate per i viaggi dalla Sardegna e dal continente in Sicilia bisogna aggiungere la seguente altra: tutte le stazioni della Sicilia possono rilasciare su presentazione del biglietto a riduzione, purchè emesso da stazione distante almeno 300 km., biglietti a riduzione del 50 % per qualsiasi altra stazione dell'isola, da utilizzare entro i limiti di validità del biglietto presentato.

Anche le persone che si trovano in Sicilia sono poi avvantaggiate da facilitazioni locali, perchè, sempre nel periodo dal 1° gennaio al 30 giugno, tutte le stazioni della Sicilia potranno rilasciare biglietti di andata-ritorno a metà prezzo, validi 10 giorni, per le seguenti località: Palermo C., Messina C., Catania C., Caltanissetta, Siracusa, Agrigento, Trapani, Taormina-Giardini, Acireale, Enna, Ragusa Sciacca, Castelvetrano e Littoria.

I lettori interessati sono pregati di rivolgersi alle stazioni ed agenzie per notizie di maggiore dettaglio, non essendo possibile, per ragioni di spazio, riprodurre tutte le norme e condizioni che regolano l'utilizzazione di questi biglietti.

Una nuova autovettura ferroviaria Fiat.

Nel numero di dicembre abbiamo accennato alle nuove automotrici celeri messe recentemente in servizio sulle ferrovie italiane.

Siamo ora in grado di dare una breve descrizione di una nuova automotrice Fiat, che il Duce ha inaugurato lo scorso mese sulla linea Roma-Littoria.

L'autovettura è composta di una cassa (formata da una intelaiatura di acciaio saldato, rivestita esteriormente da lamiera dura di alluminio e all'interno di pannelli di legno

compensato), di un carrello motore e di un carrello portante. In ognuna delle piattaforme si trovano un sedile per il conducente, un tavolo di manovra, i pedali e le leve di comando.

I sedili per i passeggeri sono disposti trasversalmente alla vettura, in modo da lasciare un comodo corridoio centrale. Tanto il carrello motore, quanto il carrello portante, sono di speciale costruzione e dotati di appropriati organi elastici — aventi la funzione di trasmettere l'accelerazione del carrello alla cassa della vettura — mediante i quali ogni contatto fra la cassa e i carrelli avviene per mezzo della interposizione di un mezzo elastico che evita la trasmissione di qualsiasi vibrazione.

NUOVA AUTOVETTURA FERROVIARIA FIAT.

Sul carrello motore sono sistemati: il motore a benzina, che è fissato al telaio con l'interposizione di piastre di gomma elastica; la frizione a dischi multipli di tessuto di amianto; il cambio di velocità; la trasmissione a cardani; il carter contenente: la ruota libera, l'invertitore di marcia e il riduttore di velocità.

Una novità tecnica è costituita dal cambio delle marce che è a funzionamento pneumatico. Le ruote sono tutte munite di freni a tamburo, con ceppi ad espansione guarniti di tessuto di amianto e azionabili sia a mezzo di tiranti, per il freno a mano, sia a mezzo di cilindri ad aria compressa che agiscono per ciascuna ruota direttamente sulla leva del perno a chiave.

Il motore è a benzina del tipo a quattro tempi, a 6 cilindri del diametro di mm. 115 e della corsa di 160; la cilindrata totale è di litri 9,972; il rapporto di compressione è di 5; la potenza, al regime di 2000 giri, raggiunge i 130 HP. La testa del blocco è smontabile, per la verifica delle valvole e la pulizia interna. L'accensione è a batteria, alla tensione di 12 V.; il carburatore è del tipo Solex con filtri d'aria e dispositivo per l'avviamento rapido del motore a freddo. Il cambio di velocità è a quattro marce, di cui le tre prime con riduzione di velocità e ruote sempre in presa, la quarta in presa diretta. Il comando del cambio è, come si è detto, effettuato mediante aria compressa. L'automotrice può raggiungere facilmente i 110 km. di velocità oraria.

Come si può giudicare dalle due illustrazioni che riproduciamo, si tratta di un tipo nazionale riuscitissimo anche dal lato estetico, oltre che da quello tecnico e del funzionamento.

Avvertenza importante circa la cessione dei biglietti ferroviari ed altre irregolarità.

Abbiamo più volte in questa rubrica accennato alle responsabilità in cui il viaggiatore incorre per la cessione del suo biglietto ad altre persone. Dobbiamo ritornare sull'argomento, perchè purtroppo irregolarità simili, che assumono forma grave rispetto ai regolamenti ferroviari e alle disposizioni in materia di polizia, avvengono quotidianamente, specialmente con biglietti di andata-ritorno a riduzione rilasciati in occasione di feste, fiere, esposizioni ed altre manifestazioni simili. I contravventori nella maggior parte dei casi accampano la buona fede e l'ignoranza della legge: può anche ammettersi la prima, ma la seconda, come si sa, non è ammessa. E ricordiamo che le sanzioni possono essere molto gravi.

La ragione di queste sanzioni sta nel fatto che con la cessione del biglietto, l'Amministrazione ferroviaria viene danneggiata economicamente. Un biglietto di corsa semplice da Palermo a Milano ceduto a Roma, importa un danno, perchè, essendo il prezzo calcolato in base ad una tariffa differenziale decrescente, costa di meno che due biglietti separati, acquistati uno per il percorso da Palermo

Radio Savigliano
SOCIETA NAZ. DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO
CONCESSIONE ESCLUSIVA DI VENDITA: ARPA TORINO VIA CAVOUR 18 - Tel. 46743

a Roma e l'altro per il percorso da Roma a Milano. Un biglietto di andata-ritorno a tariffa ridotta del 70 % per la Mostra della Rivoluzione fascista, se ceduto nella sezione di ritorno ad altra persona, importa un danno, perchè l'Amministrazione ferroviaria, ha accordato quella riduzione, in quanto si cercava di agevolare i viaggi in occasione di quella particolare manifestazione, e non di servire il traffico ordinario per e da Roma. Inoltre il viaggiatore che ha acquistato il biglietto ed iniziato il viaggio vien meno giuridicamente al contratto, in quanto questo era stato stipulato con lui e non con altri. Tengasi poi presente che vi sono dei biglietti di carattere assolutamente nominale, come gli andata-ritorno in genere, pei quali quindi la questione dell'incedibilità è più che mai fuori discussione.

Ecco ora quanto stabiliscono genericamente i regolamenti ferroviari in materia di abusi:

« Art. 10 delle T. e C. – Ogni sotterfugio tendente a defraudare l'Amministrazione ferroviaria di quanto le è dovuto; ogni tentativo di viaggiare senza pagamento di tutto o di parte del prezzo di trasporto; ogni fatto tendente ad ottenere una indebita applicazione di tariffa speciale o ridotta, dà facoltà all'Amministrazione di esigere di pieno diritto, oltre l'importo dovutole o il compimento del medesimo, il *triplo della somma che si fosse tentato di non pagare*, a meno che si tratti di casi pei quali siano stabilite maggiori o minori sopratasse, e ciò senza pregiudizio delle pene comminate dalle leggi e dai decreti in vigore ».

Ed ancora per quanto riguarda i biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria differenziale:

« Art. 13 delle T. e C. — Ai biglietti rilasciati coi prezzi della tariffa suddetta è esteso il divieto di cessione di cui l'art. 56 del Regolamento di Polizia dell'esercizio delle Strade Ferrate...... ».

E più particolarmente per i biglietti di andata-ritorno:

« Art. 25 delle T. e C. — E' proibita la cessione in qualsiasi modo del biglietto di andata-ritorno ».

Il Regolamento di Polizia Ferroviaria all'art. 56 dice:

« I biglietti a prezzo ridotto, cioè quelli che si rilasciano con ribasso sui prezzi delle tariffe ordinarie.... *non sono trasferibili*, nè possono essere usati in modo diverso da quello stabilito dalle rispettive condizioni debitamente approvate.

« E' proibita perciò la cessione, *in qualsiasi modo, della parte del biglietto di andata-ritorno, la quale serve per il ritorno e di cedere altro biglietto, documento o certificato non trasferibile per abilitare a viaggiare persona diversa da quella alla quale fu rilasciato* ».

E l'art. 65 aggiunge:

« I contravventori saranno puniti con una multa estensibile a L. 100 ».

Più gravi sanzioni sono poi previste dallo stesso Regolamento di Polizia per coloro che facessero traffico nella compra-vendita o cessione dei biglietti: infatti essi incorreranno in una multa estensibile a L. 500.

Le istruzioni per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria precisano poi, all'art. 40, che « nel caso di vendita o cessione di biglietti a prezzo ridotto o di documenti atti ad ottenerli o di sezioni di biglietti di andata-ritorno, deve essere denunciato tanto il cedente o venditore, quanto il cessionario o acquirente, e, se fosse il caso, anche il mediatore ».

Quanto abbiamo riportato sopra non è stato fatto per mettere in evidenza il carattere rigoroso delle disposizioni ferroviarie, ma piuttosto per mettere in guardia il pubblico dalla possibilità d'incorrere in irregolarità che, talvolta, secondo il giudizio corrente, potrebbero sembrare lievi.

Nè si creda d'altra parte che le misure che si adottano sulle ferrovie estere siano meno rigorose delle nostre. Qualcuna anzi di queste Amministrazioni, che generalmente viene ritenuta fra le più liberali, usa pubblicare agli sportelli delle biglietterie, su appositi affissi, i nomi dei viaggiatori che sono incorsi appunto in abusi e che sono stati puniti penalmente.

Altro avvertimento: proroga dei biglietti.

Molti viaggiatori ritengono in buona fede, una volta ammessa la possibilità di prorogare il biglietto mediante il pagamento di un certo *quid*, di potersi presentare quando si voglia allo sportello della biglietteria per chiedere tale proroga e quindi anche quando il biglietto sia eventualmente scaduto. Per buona regola amministrativa il biglietto non può essere rinnovato che *se presentato prima della scadenza:* questa verificatasi, è chiaro che il biglietto deve essere considerato di nessun valore e pertanto non può neppur più essere prorogato. E' ben vero che talvolta l'Amministrazione ferroviaria, in via di correntezza ed eccezionalmente, transige su questa regola, ma è altrettanto vero che allora il viaggiatore deve sottostare a formalità, chiedere l'intervento di uffici superiori, procedure alle quali egli facilmente si sottrarrebbe se si attenesse alla buona regola innanzi indicata, cioè di presentarsi allo sportello prima della scadenza.

Per gli sports invernali.

Con decreto ministeriale del 20 dicembre scorso le Ferrovie dello Stato hanno ricevuto autorizzazione ad applicare per i biglietti di andata-ritorno domenicali e festivi per le località della neve, la riduzione del 50 %, anzichè del 40 % come nello scorso anno. Questo provvedimento costituisce una nuova sensibile agevolazione per favorire gli sport invernali e per dare maggiore impulso ai viaggi domenicali e festivi.

Il decreto ha applicazione a partire dal 1° gennaio fino a tutto marzo.

Le relazioni già ammesse per la distribuzione di tali biglietti speciali sono state quest'anno aumentate.

Norme per le facilitazioni in occasione di viaggi di nozze in Italia.

Sono state ripubblicate, con maggiore precisazione le norme relative.

Della concessione, che si applica ai viaggi in II e III classe, possono beneficiare:

1° gli sposi di qualsiasi nazionalità che hanno celebrato le nozze nel Regno, per il viaggio di andata-ritorno, dalla stazione ferroviaria prossima alla località di celebrazione delle nozze, a Roma;

2° gli sposi, egualmente di qualsiasi nazionalità, che hanno celebrato le nozze in provincia di Roma, per il viaggio di andata-ritorno da una stazione qualunque di quella provincia a Firenze, Venezia, Napoli o Capri;

3° gli sposi, sempre di qualsiasi nazionalità, che hanno celebrato le nozze fuori del Regno, per il viaggio di andata-ritorno da una stazione di confine, porto di sbarco, o aeroporto doganale a Roma.

Nei casi sub 1° e 2° la riduzione è dell'80 %, nel caso *sub* 3° del 70 %.

Ai provenienti dall'estero anche dai transiti occidentali e dai transiti nordici fino a quello del Brennero è inoltre consentito il passaggio per Venezia.

L'agganciamento automatico dei treni.

All'Ufficio Internazionale del lavoro di Ginevra, una sotto commissione (nella quale l'Italia è rappresentata dal Deputato Ciardi) si è pronunciata, unanime, a favore dell'idea lanciata da Alberto Thomas per la creazione di un fondo internazionale destinato a finanziare esperimenti di apparecchi di agganciamento automatico; agganciamento che rappresenta una maggiore sicurezza per la vita dei ferrovieri, la possibilità di economie nello sfruttamento delle reti e un'agevolazione del movimento dei treni più pesanti.

Costruzione di ferrovie nella Cina.

Il Governo delle Provincie di Nan chang, Kiang si ha fatto ora conoscere i progetti riguardanti la costruzione di una rete ferroviaria.

La ferrovia da Nan chang a Chang sha costerà, secondo le previsioni di una commissione tecnica tedesca, 20 milioni di dollari; la ferrovia da Nan chang a Fu chow, in continuazione della attuale rete ferroviaria, attraverso il distretto di Kiang si e Yen ping, costerà 60 milioni di dollari, compresa la costruzione delle stazioni, oltre al materiale d'armamento e rotabile.

Il finanziamento è fin d'ora assicurato da un gruppo bancario americano-inglese-cinese.

NAVIGAZIONE

Il varo di una motonave a Firenze.

Il varo di un piccolo bastimento a motore costruito sul greto dell'Arno nei pressi di S. Niccolò, è stato veramente un avvenimento eccezionale per i fiorentini. La motonave, che ha nome *Fiorenza*, è lunga una trentina di metri per quasi dieci di larghezza, stazza circa 150 tonnellate ed è capace di duecento passeggeri. Questa novità assoluta per Firenze ha destato la curiosità e l'interesse della cittadinanza ed una vera folla è accorsa ogni giorno ad invadere lo spazioso ponte della motonave per gustare una placida, ma suggestiva navigazione lungo il fiume con la magnifica sfilata dei palazzi e dei ponti monumentali che da quel nuovo pittoresco punto di vista appaiono più imponenti ed acquistano un nuovo fascino.

E' degna di plauso questa coraggiosa iniziativa che, come riferisce *L'Italia Marinara*, se non farà divenire i fiorentini proprio marinai, servirà almeno a far loro sognare il mare. I fiumi non sono le vie più naturali che ad esso conducono?

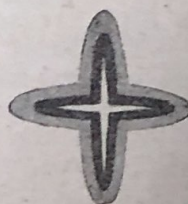
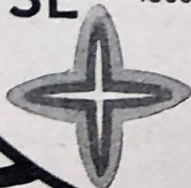
Si avveri dunque presto il sogno di tutti i fiorentini: che l'Arno cioè, sia, con gli opportuni lavori, reso navigabile fino alla foce come era un tempo.

Convenzioni, sicurezza della navigazione e bordo libero.

Le Convenzioni internazionali per la sicurezza della vita umana in mare e per il bordo libero (da cui dipende la *riserva di galleggiabilità* di una nave), sono state ratificate recentemente dal Governo Britannico, e poichè si è giunti al numero minimo di ratifiche che è necessario per la validità degli accordi, questi entreranno in vigore per tutti i Paesi col primo gennaio 1933.

La Convenzione per la sicurezza della vita umana in mare era stata ratificata dalle seguenti Nazioni: Canadà, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Olanda, Norvegia, Spagna e Svezia.

La Convenzione per il bordo libero era stata già ratificata dalle seguenti Nazioni: Canadà, Danimarca, Finlandia, Francia, Italia, Lettonia, Olanda, Nuova Zelanda, Norvegia, Portogallo, Spagna, Svezia, Stati Uniti e Russia.

E' stata commentata la contrarietà del Giappone ad aderire ad entrambe le Convenzioni, e degli Stati Uniti alla prima.

Il movimento dei passeggeri fra Nord America ed Europa.

Non ostante la diminuzione del 20 % nei prezzi di passaggio sulle navi addette al traffico tra l'Europa e il Nord America, applicata dalla primavera scorsa dalla « North Transatlantic Passenger Conference », è continuata la depressione generale del movimento passeggeri nell'uno e nell'altro senso.

Secondo le recenti statistiche della « Conference », nel periodo compreso dal 1° gennaio al 26 settembre 1932, le navi adibite sulle linee tra i porti degli Stati Uniti e quelli dell'Europa hanno trasportato — tanto nel movimento di andata come in quello di ritorno — 509.442 passeggeri, con una diminuzione di 43.018 del totale di 552.460 passeggeri trasportati nel corrispondente periodo del 1931; sulle linee tra il Canadà e l'Europa, il traffico di entrambi i movimenti è stato di 89.918 passeggeri nel periodo del 1932 e di 97.880 in quello del 1931, con una contrazione di 7.962 passeggeri.

Ecco la ripartizione del traffico:

Periodo 1° gennaio-26 settembre:

Dagli Stati Uniti per l'Europa:

1931	passeggeri	315.901
1932	»	310.022
	Diminuzione	5.879

Dall'Europa per gli Stati Uniti:

1931	passeggeri	236.559
1932	»	199.420
	Diminuzione	37.139

Dal Canadà per l'Europa:

1931	passeggeri	52.297
1932	»	53.861
	Aumento	1.564

Dall'Europa al Canadà:

1931	passeggeri	45.283
1932	»	36.057
	Diminuzione	9.226

Per quanto concerne le classi dei passeggeri, si è verificata per la I^a^ classe una diminuzione di 10.164 passeggeri nel movimento di entrata e 11.021 in quello d'uscita; per la classe unica di 10.032 e 12.244 passeggeri, rispettivamente; e per la II^a^ classe una contrazione di 16.083 passeggeri nel movimento di entrata e di 14 mila e 527 in quello d'uscita. Nel movimento di uscita la terza classe ha contribuito con un totale di 149.775 passeggeri, ciò che segna un aumento di 23.720 da quello conseguito dal 1° gennaio al 25 settembre 1931, mentre la classe turistica raggiunse 77.998 passeggeri, con un aumento di 8.173.

TURISMO

Il Bollettino Ufficiale del Commissariato per il Turismo.

Il più bell'elogio che si può fare del Commissariato per il Turismo, dopo men di due anni dalla sua costituzione (si compirà il biennio alla fine di marzo), è questo: di non avere esso creato nuovi organi burocratici dispendiosi, ingombranti, spesso inconcludenti, ma di essersi valso, per la raccolta dei suoi elementi di osservazione e per l'attuazione dei suoi piani, degli Organi che già esistevano: dell'Ente Naz. per le Industrie Turistiche (E.N.I.T.), della Federazione Naz. Fascista Alberghi e Turismo, delle Aziende Autonome delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo, dei Comitati Prov. del Turismo, che esso volle riconosciuti e disciplinati legalmente. Il Commissariato per il Turismo si è dunque imposto alla compagine del turismo nazionale esistente come un organo animatore, propulsore di nuove iniziative, moderatore delle varie attività concorrenti, e ispiratore dell'azione governativa nel vasto campo dell'attività turistica, che comprende settori tanto diversi e importanti, come quello alberghiero, e quelli delle comunicazioni e dei trasporti, delle amministrazioni locali, della propaganda, ed altri ancora, più delicati e di carattere internazionale, dei rapporti doganali, dell'esportazione delle divise, dei passaporti, ecc. Il Commissariato per il Turismo opera dunque come lo stato maggiore di una vasta organizzazione che prima della sua costituzione appariva slegata e talora contradittoria. Esso esercita, nell'ambito dell'attività turistica, quella funzione propulsiva e unificatrice che è l'anima del periodo di rapido e profondo rinnovamento nazionale che noi viviamo in questi anni. Sotto la sua guida, il turismo rinnova i suoi istituti e progredisce, almeno come organizzazione e attrezzamento ricettivo, malgrado le enormi difficoltà contingenti; pronto a ben più generosi balzi, non appena le condizioni economiche mondiali siano migliorate in modo da consentire una ripresa degli scambi turistici internazionali.

Ma una così vasta opera normativa richiede anzitutto un mezzo di rapido e costante contatto con gli Enti e col pubblico interessati, affinchè questi possano uniformarvi la propria azione e valersi delle possibilità create a proprio favore. Questa funzione di informazione immediata e costante sarà d'ora innanzi compiuta dal Bollettino Ufficiale della Legislazione e delle Disposizioni Ufficiali interessanti il Turismo, o più semplicemente *Bollettino Ufficiale del Commissariato per il Turismo* che ne curerà la pubblicazione. In esso saranno riportate, oltre alle disposizioni direttamente impartite dal Commissariato, anche le circolari e i provvedimenti legislativi emanati dalle varie Am-

ministrazioni Centrali dello Stato ed interessanti il turismo. La pubblicazione avrà luogo il 1° ed il 15 di ogni mese. Intanto il primo numero, uscito lo scorso dicembre, comprende il testo ufficiale di tutte le disposizioni emanate in materia turistica dalla costituzione del Commissariato (23 marzo 1931) sino allo scorso ottobre. Esso offre un esempio assai persuasivo dell'utilità della pubblicazione, e la migliore documentazione dell'attività svolta dal Commissariato nel breve periodo trascorso dalla sua costituzione. Basta scorrere l'indice delle leggi, disposizioni e circolari adunate in questo primo numero: vi ritroviamo disposizioni riguardanti l'organizzazione delle Stazioni di Cura e il controllo del Commissariato sull'attività e sull'amministrazione delle Aziende Autonome; norme per il riconoscimento e la disciplina dei Comitati provinciali del Turismo; norme per la vigilanza e il controllo delle agenzie di viaggio e degli uffici di turismo; disposizioni atte a favorire la propaganda turistica internazionale, agevolando lo scambio del materiale relativo; una serie di disposizioni di politica alberghiera, talune intese a venire in soccorso dell'industria stessa in questo periodo di crisi, per es., mediante l'istituzione del Credito Alberghiero; altre intese a tutelare gli interessi del pubblico, mediante una rigorosa disciplina e la maggior pubblicità dei prezzi degli alberghi, nel quale intento concorre pure l'interesse dell'industria alberghiera, che avrà tutto da guadagnare da una maggior fiducia del pubblico nei suoi riguardi. E fra le disposizioni e circolari emanate direttamente dal Commissariato per il Turismo, trascriviamo dall'indice del Bollettino le seguenti trattazioni: servizi di propaganda; pubblicazioni di propaganda; treni popolari festivi; facilitazioni per il soggiorno degli stranieri in Italia; manifesti di propaganda turistica; controllo turistico sulle aziende autonome; propaganda giornalistica e radiofonica; applicazione del Testo Unico per le Finanze locali sulle aziende alberghiere; franchigia doganale per i fonografi a seguito dei viaggiatori; obbligo di consegnare ai viaggiatori che prendono stanza negli alberghi il bollettino contenente le condizioni d'alloggio; prezzi alberghieri, determinazione dei periodi stagionali; testi per la pubblicità; provvedimenti contro le speculazioni pubblicitarie; pubblicazioni di propaganda; partecipazione a mostre turistiche; conservazione dei cartelli indicatori; denuncia dei prezzi degli alberghi; calendario del turista; regime delle spiagge; uffici locali del turismo. Inoltre, il Bollettino richiama anche le disposizioni emanate dalle Amministrazioni Centrali dello Stato e interessanti il turismo: sulle danze negli alberghi; sulle facilitazioni per lo sbarco e la circolazione delle automobili straniere in Italia;

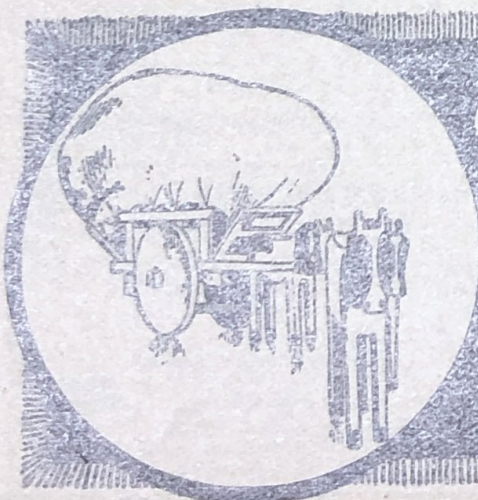
sull'imposta di soggiorno e di cura; per la Primavera Siciliana; sulla notifica d'alloggio degli stranieri; sulle tasse automobilistiche estive. Problemi, anche questi ultimi, alla cui soluzione il Commissariato per il Turismo ha recato il maggior contributo, anche se la disposizione relativa ha dovuto essere emanata da diversi dicasteri — Ministeri degli Interni, delle Finanze, delle Comunicazioni e degli Esteri — per ragioni di competenza.

La nuova pubblicazione ufficiale diventa dunque indispensabile, quale strumento di consultazione quotidiana, a tutti coloro, Enti e privati, che svolgono un'attività di carattere turistico, o avente rapporti col turismo: imprese di trasporti, agenzie di viaggio e uffici di turismo, albergatori, conducenti di pubblici esercizi, imprenditori e organizzatori di spettacoli, di manifestazioni e festeggiamenti, ecc. Il prezzo dell'abbonamento annuo è di L. 30 nel Regno e di L. 60 all'Estero; dei numeri separati è rispettivamente di L. 2 e di L. 4 (a tale riguardo il primo numero è considerato triplo). L'importo dell'abbonamento nel Regno deve essere versato nel c/c. postale 1-6401, intestato all'Istituto Poligrafico dello Stato; le richieste dall'Estero devono essere fatte a mezzo di assegno bancario o di vaglia internazionale, accompagnati da lettera di ordinazione dettagliata.

L'ente autonomo « Tirrenia » per l'organizzazione turistica e ricettiva della spiaggia fra Marina di Pisa e Livorno.

Nell'organizzazione delle stazioni e dei centri turistici e di cura moderni si afferma la tendenza a comprendere in una stessa unità tecnica e amministrativa territori sempre più vasti e complessi. Ciò crea nuove e potenti collaborazioni fornite dei più larghi mezzi per l'attrezzamento tecnico e per la propaganda e ricche delle maggiori e più varie possibilità e attrattive. La Legge per la costituzione dell'Ente Autonomo «Tirrenia», approvata sul finire dello scorso novembre alla Camera dei Deputati, offre un esempio assai importante di tali moderne organizzazioni e delle modalità secondo le quali esse si realizzano. Ecco i principali articoli di detta Legge:

Il territorio della nuova Stazione che prende il nome di Tirrenia, si stende dal rione della Bigattiera, al sud dell'Arno fra Pisa e Marina, fino al torrente Calambrone, a nord di Livorno, e comprende la Reale Tenuta di Tombolo. L'attività dell'Ente è così preveduta: apprestare un piano regolatore della zona e curarne l'attuazione mediante la cessione di aree per costruzioni di ville, alberghi, stabilimenti, e anche per la costruzione diretta di tali edifici da destinarsi alla vendita o all'affitto; provvedere alla costruzione e manutenzione delle opere pubbliche prevedute dal piano regolatore, strade comprese; provvedere ai servizi pubblici; promuovere e disciplinare le iniziative private; procurarsi i mezzi finanziari necessari. Per le spese derivanti dalla costruzione e manutenzione delle opere pubbliche e della gestione dei pubblici servizi, il Comune di Pisa corrisponderà all'Ente il gettito effettivo delle tasse, imposte e sovrimposte prevedute dal Testo Unico della Legge per la Finanza Locale, che il Comune stesso percepirà nella zona dell'Ente. L'amministrazione dell'Ente è affidata a un Consiglio composto di quattro membri, due dei quali nominati dal Podestà di Pisa, e due dal Podestà di Livorno, e di un Presidente nominato dal Ministero dell'Interno.

La legge trae importanza non solo dalla visione che essa suscita di una vasta e imponente organizzazione ricettiva da crearsi in una zona eccezionalmente favorita da tutte le attrattive naturali, ma anche per l'agile struttura amministrativa che essa prevede per il nuovo Ente. Difatti le funzioni di esattoria che generalmente sottraggono tanta attività alle Stazioni di Cura, distraendole spesso dai loro scopi, sono qui affidate ai competenti Uffici del Comune di Pisa, mentre all'Ente sarà versato il provento netto realizzato. Ciò alleggerisce le preoccupazioni e le responsabilità amministrative dell'Ente, limitandone l'attività al compimento del programma di organizzazione ricettiva e di propaganda turistica che gli è proprio.

La motonautica sulle acque del Cusio.

E' sorta una nuova società, l'Associazione Motonautica Orta (A.M.O.) avente lo scopo di diffondere la motonautica sul simpatico lago e di promuovervi un benefico afflusso di forestieri. Il nuovo organismo, affiliato alla R.F.I.M., ha in programma di partecipare, per mezzo dei suoi Soci (fra i quali sono nomi di alto prestigio sportivo) alle principali gare motonautiche dell'annata, organizzando pure annuali competizioni sullo specchio cusiano.

Il sorgere della nuova Associazione coincide con un fervido incremento dell'attività motonautica italiana, sostenuto e voluto dall'Augusto Commissario della R.F.I.M., S. A. R. il Duca di Spoleto, efficacemente coadiuvato dai Vice Commissari Dino Alfieri e Italo Rustici.

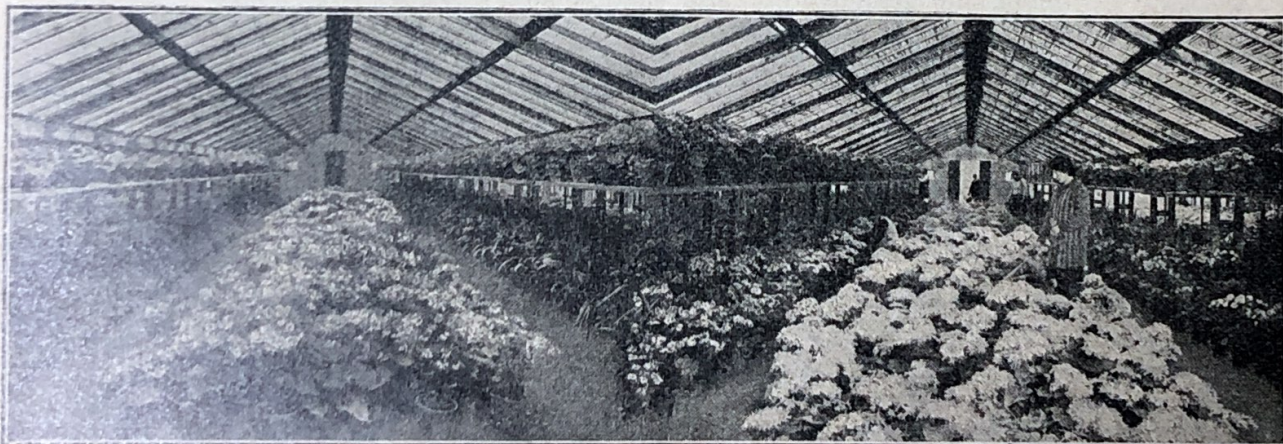
I Passi del Tonale e di Rolle aperti anche nell'inverno.

Anche in questa invernata gli alti valichi del Tonale (fra l'alta V. Camonica e l'alta V. di Sole) e di Rolle (fra l'alta V. Cismon e la V. di Paneveggio) saranno tenuti sgombri dalla neve, sicchè il traffico automobilistico potrà svolgersi ininterrotto, favorendo il movimento turistico delle stazioni sciatorie invernali di Ponte di Legno, di San Martino di Castrozza e di Predazzo.

Altra informazione che sarà appresa con piacere dagli sciatori è che la stazione di Madonna di Campiglio, in conseguenza dei buoni risultati ottenuti dall'esperimento dello scorso inverno, ha organizzato anche per quest'anno la stagione sportiva iemale, decidendo di mantenere sgombra la strada da Pinzolo a Madonna e al Campo di Carlomagno e disponendo alloggi in camere riscaldate, nei vari alberghi, per 240 letti. Il servizio automobilistico postale giornaliero, da Trento e da Brescia rispettivamente, prima interrotto a Pinzolo, viene perciò ripristinato nel periodo invernale fino alla stazione termine.

Gli sciatori alpinisti potranno inoltre allargare il loro campo d'azione salendo da Campiglio al Rifugio Stoppani al Passo del Grosté nelle stupende Dolomiti di Brenta.

Facilitazioni nel disbrigo delle pratiche doganali nel tratto Modane-Genova.

Per interessamento del Commissariato del Turismo, la Direzione Generale delle Dogane ha disposto che, per i giorni in cui si effettueranno i transiti attraverso la Dogana di Modane dei bagagli appartenenti ai viaggiatori che devono imbarcarsi a Genova sui piroscafi del Lloyd Triestino, presterà servizio continuativo sul treno un funzionario di quella Dogana, coadiuvato da un milite della R. G.

di Finanza. Il funzionario avrà il preciso compito di provvedere al rilascio della lista di carico (bolletta a cauzione complessiva) per i detti bagagli che verranno così caricati nello stesso giorno a Genova, sui piroscafi della predetta Società, in partenza da quel porto.

Vengono in tal modo ad essere eliminate le formalità di controllo bagagli al transito di frontiera.

Avvertenza ai viaggiatori italiani che si recano all'estero.

E' stato segnalato al Ministero degli Affari Esteri che si verificano sempre più frequenti casi di connazionali i quali si dolgono per il sequestro, da parte delle autorità austriache e germaniche di frontiera, di somme da essi non denunziate all'entrata, perchè non a conoscenza delle disposizioni vigenti in materia di importazione ed esportazione di divise da alcuni Paesi dell'Europa Centrale.

Ad evitare il ripetersi di tali inconvenienti, il Ministero degli Affari Esteri ha provveduto tempestivamente a dare disposizioni alle autorità doganali italiane, affinchè queste informino adeguatamente i viaggiatori italiani.

A maggiore chiarimento, si informa che i viaggiatori italiani debbono farsi parte diligente, all'atto di entrare in un Paese in cui sono in vigore restrizioni per la riesportazione di valute estere, affinchè le competenti autorità di dogana registrino sul loro passaporto la somma di danaro che essi intendono recar con loro, onde aver poi diritto alla riesportazione.

Facilitazioni di soggiorno a Nova Ponente per le comitive turistiche.

A Nova Ponente, gli esercenti del capoluogo hanno spontaneamente deciso di favorire le comitive turistiche del Dopolavoro, che vi si recheranno, praticando i seguenti prezzi: vitto e camera, anche con riscaldamento, lire 12 giornaliere, con 3 pasti, 2 quarti di vino, servizio compreso.

STRADE

Rilevamento statistico della circolazione dei veicoli lungo le strade statali.

Nel prossimo anno 1933, in armonia con gli accordi internazionali, avrà luogo, lungo le strade statali del Regno, il rilevamento statistico della circolazione, che si svolgerà in 21 giornate prestabilite. A tale rilevamento saranno adibiti speciali osservatori disposti lungo tutte le strade statali, ad una distanza media di circa 10 km., cosicchè si avranno circa 2000 posti di osservazione lungo tutta la rete stradale, ciascuno dei quali dovrà rilevare il numero e la specie dei veicoli che transitano. Ogni posto di osservazione, disposto ai margini della strada, opportunamente illuminato nelle ore notturne, sàra contraddistinto da un segnale a disco bianco e rosso, con al centro una grande « S » in colore azzurro scuro.

E' desiderabile, per un più facile e quindi più esatto rilevamento, che i veicoli veloci e specialmente le autovetture, rallentino nel passare dinnanzi ai posti di osservazione.

Le giornate stabilite per i rilevamenti sono le seguenti: gennaio, mercoledì 4, domenica 22; febbraio, giovedì 9 e lunedì 27; marzo, venerdì 17; aprile, martedì 4 e sabato 22; maggio, mercoledì 10 e domenica 28; giugno, giovedì 15; luglio, lunedì 3 e venerdì 21; agosto, martedì 8 e sabato 26; settembre, mercoledì 13; ottobre, domenica 1° e giovedì 19; novembre, lunedì 6 e venerdì 24; dicembre, martedì 12 e sabato 30.

La strada panoramica di Grignano.

Hanno avuto inizio i lavori di costruzione della nuova strada panoramica che congiungerà la spiaggia di Grignano con la soprastante costiera Trieste-Monfalcone.

Con questa strada la stazione balneare di Grignano, che è certamente una delle più pitto-

resche del Golfo di Trieste, ottiene la sua valorizzazione. Com'è noto infatti se la ferrovia dà alcune fermate a Grignano, l'automobilismo fino ad oggi vi era escluso per mancanza di comode comunicazioni. Si ritiene che l'opera potrà essere compiuta entro il maggio prossimo.

La nuova strada panoramica Ravello-Chiunzi.

Una strada panoramica turistica unirà Ravello al valico Chiunzi. La strada Ravello-Chiunzi, d'imminente costruzione, avrà importanza turistica, risolvendo l'annoso problema di una linea di gran turismo per Ravello; ma presenterà altresì un singolare interesse storico, poichè l'attuale sentiero sul quale essa dovrà essere costruita, fu un tempo la strada militare ove la Repubblica di Amalfi strenuamente difese la sua indipendenza contro l'invasione normanna.

Una nuova strada da Sardagna alle Vanezze di Bondone.

L'Associazione Pro-Loco Trento Nostra ha tenuto una riunione, nella quale il Presidente Dott. R. Zucchelli comunicò che, in grazia al contributo di metà della spesa da parte del Comune di Trento e della concessione di una squadra di Alpini del Battaglione Trento, si è aperta una nuova via di accesso da Sardagna alle Vanezze di Bondone, questo meraviglioso campo di sci.

SPORT

Automobilismo.

Non siamo ancora proprio alla vigilia delle prove automobilistiche, ma con lo spostamento del Gran Premio di Tripoli al 3 maggio, toccherà alla Tunisia l'onore di iniziare il 26 marzo la stagione, quindici giorni prima della effettuazione della Coppa delle Mille Miglia, con la quale avrà inizio la ripresa delle maggiori competizioni nazionali. L'annata si annuncia assai densa di prove importanti non soltanto in Italia, e se i nostri corridori e la nostra industria saranno meno impegnati in confronto dello scorso anno, ciò non vorrà significare una diminuzione di attività bensì un più disciplinato svolgimento del programma. E se tante corse estere dal nome pretenzioso saranno disertate dai concorrenti italiani ciò non si risolverà in un danno per i nostri colori, i quali saranno invece rappresentati degnamente in quelle gare che effettivamente hanno risonanza mondiale.

Ciò è ancora tema di attualità, perchè fino a questo momento non sono state messe in pratica le innovazioni apportate al disciplinamento sportivo dell'automobilismo con le

norme emanate a fine d'anno dal R. A. C. I. la cui Commissione Sportiva, modificando i precedenti regolamenti, istituì tre categorie di corridori. Il regolamento che riguarda la qualifica di dilettante è per buona parte tratto da precedenti proposte fatte in seno alla C. S. e stabilisce che tutti i Soci del R. A. C. I. di nazionalità italiana siano considerati dilettanti, purchè non abbiano mai fatto e non facciano professione remunerata della qualità di guidatore o di meccanico, non abbiano mai partecipato e non partecipino a manifestazioni per conto di case o rappresentanza o «scuderie»; non siano per alcun titolo alle dipendenze di case costruttrici di automobili o di motocicli o di rappresentanze e agenzie delle case stesse; non abbiano rapporti diretti o indiretti con fabbriche di automobili, in qualità di rappresentanti, agenti, produttori e piazzisti. Per i dilettanti è stato istituito un campionato nazionale di velocità su 10 prove sc lte tra le manifestazioni iscritte al calendario nazionale, categoria sport, e per ogni prova saranno assegnati cinque punti al primo, quattro al secondo, e così via fino ad un punto per il quinto classificato, tenendosi in considerazione solo i risultati assoluti, anche se siano contemplate varie classi e categorie.

I corridori non dilettanti si dividono in esperti e di prima categoria. Sono esperti tutti coloro compresi in un elenco che ogni anno vien formulato dalla C. S. e sono di prima categoria tutti quelli che, muniti di licenza internazionale, non sono compresi fra gli esperti. Per esperti si intendono i guidatori di nazionalità italiana distintisi in qualunque tempo per affermazioni sportive particolarmente notevoli o che abbiano di recente dato prova di singolare abilità.

Le manifestazioni valevoli per il Campionato dilettanti di quest'anno sono: Coppa Mille Miglia; Circuito 4 Provincie a La Spezia; Circuito del Piceno ad Ascoli; Sassi-Superga; Coppa della Sila e Bianchi; Varese-Campo dei Fiori; Circuito Principi di Piemonte; Targa Abruzzi; Coppa Gran Sasso; Coppa 3 Regioni. Le prove valevoli invece per il Campionato marche e per il Campionato assoluto sono le seguenti: Circuito Bordino ad Alessandria; Reale Premio di Roma; Pontedecimo-Giovi; Gran Premio d'Italia; Susa-Moncenisio; Coppa Ciano; Coppa Acerbo; Coppa Monza. Per il Campionato italiano vetture sport, valevole per il Campionato marche, sono state scelte la Coppa Mille Miglia, la Parma-Poggio di Berceto, il Circuito di Firenze, la Pontedecimo-Giovi, la Susa-Moncenisio, la Coppa Bianchi e la Coppa Sila, il Circuito Principi di Piemonte, la Targa Abruzzi, il Gran Premio Venezia, la Coppa Gran Sasso.

L'automobilismo italiano ha registrato nel dicembre scorso un grave lutto con la morte di Amedeo Ruggeri, perito sul campo della lotta. Mentre egli si apprestava sulla pista francese di Linas-Montlhéry a portare la Maserati alla conquista di *records* internazionali, l'insidioso stato del terreno provocava uno slittamento che gli doveva riescire fatale. Amedeo Ruggeri, incontestato asso della motocicletta, era venuto all'automobilismo dopo aver dominato in moltissime gare motociclistiche nelle quali si era affermato per lo stile personale delle sue vittorie. Non aveva ancor raggiunto con l'automobile la fama di altri assi nazionali, ma nella graduatoria dei valori internazionali il corridore emiliano poteva essere considerato fra i primissimi. Lo sport ha perduto un campione valoroso, la sua numerosa famiglia l'unico valido sostegno ed anche per ciò la sua fine ha suscitato il più doloroso rimpianto. La casa Maserati con la perdita del collaboratore ha visto sfuggire una sicura affermazione da aggiungere a quelle già ottenute in gare e in tentativi di *records*.

A dicembre la sede provinciale di Torino del R.A.C.I. aveva fatto disputare il Giro invernale del Sestrières km. 191, una gara di regolarità che per la inclemenza del tempo

mise a dura prova macchine e guidatori. La pioggia in pianura, la neve e il gelo in montagna si accanirono contro i partecipanti, ma servirono a graduare i valori e a dar peso alla prova dei superstiti. Fra le numerose macchine della categoria 1500 cc. la vittoria per la regolarità tornò alla Bianchi S 5 di Carlo Bussi, il quale riuscì a segnare lo scarto minimo di m. 595 fra i diversi settori.

Rapallo ebbe a Capo d'Anno il suo raduno automobilistico. Cinquanta vetture provenienti da ogni regione d'Italia raggiunsero la meta e fu peccato che molti degli iscritti, trattenuti dal maltempo avessero rinunciato a compiere la simpatica adunata. Primo assoluto fu classificato Gino Calza partito da Reggio Calabria, con un percorso di 1769 km.

Motociclismo.

Il movimento motociclistico si è iniziato a metà gennaio con la Esposizione del Ciclo e del Motociclo tenutasi a Milano nella solita sede e con sempre rinnovantesi successo e con la Rosa d'Inverno, una manifestazione ormai classica che da qualche anno si ripete nel periodo della Esposizione e che ha il merito di far affluire a Milano da ogni parte della penisola una forte massa di motociclisti, incuranti dei rigori stagionali, paghi di contribuire a dar vita ad una così vasta mobilitazione delle forze motociclistiche. Si era appena conchiusa a dicembre l'attività delle gare, ed il Circuito di Rapallo aveva messo la parola fine alle prove del 1932, che il movimentato principio d'anno offriva la prova indubbia della vitalità del motociclismo nazionale.

I Campionati 1932 di prima categoria, svoltisi su diverse prove, si erano conchiusi a Napoli in dicembre ed avevano dato questi risultati: Carlo Baschieri campione della 175 cc.; Riccardo Brusi campione della 250 cc.; Federico Susini campione della 350 cc.; Terzo Bandini campione della 500 cc. Per la seconda categoria era stato usato un diverso sistema di classifica e si era cioè disputato il Campionato attraverso eliminatorie regionali disputate in Liguria, Piemonte, Lombardia, Tre Venezie, Emilia, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Lazio, Sardegna, Campania, Puglia, Basilicata e Sicilia. La finale si disputò a Roma sulla pista dell'aeroporto del Littorio su 131 km. per le classi 175 e 250 e su km. 163 per le classi 350 e 500. Dalla interessante prova uscirono vittoriosi: G. Gualandi del Moto Club di Bologna per la classe 175; L. Cannoni del Moto Club di Pesaro per la 250; G. Teola del Moto Club Napoli per la 350; G. Cavanna del Moto Club di Piacenza per la 500.

Motonautica.

Per questa estate verrà organizzato nelle acque del Lido a Venezia il Gran Premio motonautico di Europa, che è stato riconquistato dal Lia III di Antonio Becchi nelle acque della Senna nel luglio 1932. Questa competizione per i *racers* della serie interna-

zionale dei 12 litri era stata organizzata per la prima volta nel settembre 1927 a Como ed essa diede luogo ad una interessante gara fra cinque concorrenti appartenenti all'Italia, alla Svizzera e alla Francia. Ma in quel tempo gli scafi italiani non erano all'altezza di quelli francesi. E fu infatti l'Yzmona II del francese Marcel Jalla, che disponeva di un motore Hispano Suiza di aviazione, a conquistare il I Gran Premio di Europa.

Da quella data il trofeo era emigrato in Francia, dove rimase appannaggio del Yacht Moteur Club che nei successivi anni lo rimise in competizione durante le riunioni della Senna. Frattanto anche in Italia si facevano progressi e si possono citare i 12 litri Isotta Fraschini, i 6 litri accoppiati Motori Masini, i *racers* Montelera I del Celli di Venezia e Cabar del Baglietto. Theo Rossi di Montelera fu il primo a tentare la riconquista del Gran Premio con il suo Montelera I. Ma nel luglio 1930 un incendio a bordo interruppe nelle acque della Senna la gara del motonauta piemontese, mentre si affacciava all'orizzonte sportivo Antonio Becchi, che si era già affermato con i successi del suo *cruiser* 6 litri Lia I e che si riprometteva di competere con un *racer* da 12 litri. Il Lia III, che Baglietto costruì con la nota esperienza, potè malgrado le gravi difficoltà, in poco tempo raggiungere risultati assai significativi, finchè nel 1931, sulla base misurata di Garbus, Becchi poteva strappare ad Etchegoin il primato mondiale di velocità.

Questa supremazia veniva successivamente riaffermata nel Gran Premio di Europa a Herblay, alla presenza del Duca di Spoleto, commissario straordinario della R. F. I. M., il quale aveva voluto presenziare alla riunione nella quale presentiva il successo nazionale. Naturalmente questo successo dei colori italiani colpì i motonauti francesi, i quali intendono muovere all'assalto del prossimo Premio di Europa. Per quanto non si conoscano le intenzioni dell'ex-campione mondiale Etchegoin si sa che i francesi formeranno una squadra che sarà capeggiata da Vasseur, che ha già pilotato nelle nostre acque il Sadi III e l'Yzmona IV e composta da Jalla e da Schoeller. Questa squadra avrà due nuove imbarcazioni che verrebbero costruite secondo i piani del Celli di Venezia che i francesi poterono ammirare al Salone nautico parigino di pochi mesi fa. Come motori, le imbarcazioni scelte dai francesi recherebbero il nuovissimo tipo di motore d'aviazione non proprio di 12 litri, ma di altissimo rendimento. Con questi nuovi complessi i francesi dovrebbero debuttare in giugno a Parigi per far il loro maggior sforzo in agosto a Venezia.

Non è escluso che al Lido possa entrare in competizione anche uno scafo inglese del costruttore e motonauta Scott Payne. In questa guisa la riunione italiana potrebbe assurgere ad un'importanza fuor del comune, perchè non è probabile che quest'anno altre riunioni europee possano allineare le rappresentanze di tre Nazioni.

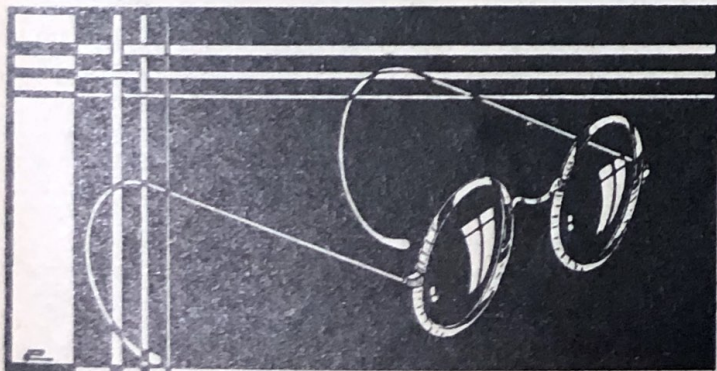
Il 30 dicembre dello scorso anno Aldo Daccò, pilotando uno scafo Passarin munito di motore Laros 1000 cc. stabilì un nuovo *record* mondiale di fondo, quello delle 12 miglia marine (km. 22.224), sul rettilineo misurato Sesto Calende-Arona alla superba media di km. 86,080 all'ora. Fu peccato che nella stessa occasione un lieve incidente meccanico gli impedisse di superare il *record* mondiale di velocità appartenente all'americano Estlyck con la media di km. 91,250, ma il suo tentativo gli giovò ugualmente perchè egli riuscì a battere il *record* nazionale di velocità classe F (1000 cc.) che già gli apparteneva con km 87,1, portandolo a km. 89,378. Con questa prova Daccò è rimasto leggermente al disotto del *record* mondiale di velocità della classe F che è tuttora detenuto da Shillan con km. 90,71.

Non è improbabile che in questa stagione il coraggioso Daccò non si attacchi a nuovi *records* mondiali per acquisirne altri all'Italia che alla fine del 1932 ne deteneva già sei e cioè quelli di Rossi, di Ruspoli, di Becchi per i *racers* e quelli di Castiglioni, Salvi e Daccò per i fuori-bordo.

Ciclismo.

Fra un paio di settimane lo sport ciclistico su strada inizierà la sua ripresa con le prime manifestazioni modeste che rappresentano l'avanguardia delle maggiori competizioni. Poichè si tratta di sport popolare che ha una enorme massa di ferventi, le discussioni non ebbero alcuna tregua nel corso del periodo invernale di stasi ed i lettori di giornali sono stati tenuti al corrente di ciò che si veniva preparando per la imminente stagione. Un argomento soprattutto è stato sviscerato con larghezza: quello riguardante la partecipazione dei corridori italiani al Giro di Francia, la corsa che ha il potere di suscitare i maggiori entusiasmi. Le si è fatta tanta pubblicità fra noi, si è parlato di essa con tanta simpatia, le si è accordata tanta benevolenza, che i giovani sportivi attribuiscono da qualche anno una esagerata importanza, quasi che esso valesse più di un campionato del mondo o di un Giro d'Italia. Si capisce che il pubblico sportivo italiano sia attratto da una manifestazione in cui sono impegnati i suoi buoni rappresentanti, ma la preferenza che si accorda al Giro di Francia non dovrebbe esser fatta a detrimento delle manifestazioni nazionali, le quali debbono così sostenere la concorrenza con la corsa a tappe francese. È fuor di dubbio che i corridori non possono partecipare al Giro d'Italia con la serietà di tutto dare per tendere alla vittoria e concorrere poco dopo al Giro di Francia per tentarne il successo. Le due manifestazioni sono troppo vicine e non possono essere disputate dagli stessi atleti. Il pubblico sportivo italiano che anela al trionfo dei suoi beniamini nelle prove straniere e che avrebbe amato vedere che Binda o Guerra riuscisse nella impresa che il compianto Bottecchia soltanto era arrivato a compiere nel 1924 e nel 1925, ignora forse che il meccanismo della prova francese è congegnato in modo che una Nazione non può essere rappresentata dagli uomini che essa ritiene più adatti e che pensa diano il miglior affidamento per il successo dei colori nazionali.

Gli organizzatori di quella corsa scelgono i corridori che essi ritengono più efficaci al richiamo della loro gara e platonicamente attendono il benestare e il consenso delle diverse federazioni dei corridori invitati, quasi per lasciar credere che le federazioni estere diano carattere di ufficialità all'intervento. Ciò accresce prestigio alla corsa e dà un risalto maggiore alla squadra o al corridore vittorioso. I corridori prescelti dagli organizzatori pongono il maggior impegno per es ere con-

fermati, perchè essi sanno che l'esser tra i concorrenti della corsa francese può rappresentare il principio di una fortuna. Infatti tutti i corridori che vi si distinguono hanno assicurato molte scritture nei velodromi francesi dove per alcuni mesi sono al cartello gli attori superstiti del Giro di Francia. Ed è appunto ciò che pesa sul successo e sul trionfo delle corse italiane e specialmente del Giro d'Italia. Per quanto questo ponga in palio una ingente somma di premi, tale da renderlo allettante quanto la corsa francese, esso non può offrire ai corridori lo stesso domani di scritture, per il solo fatto che in Italia i velodromi si contano sulle dita di una mano e anche quei pochi sono disertati dal pubblico che oggi preferisce seguire le esibizioni dei divi del calcio.

In queste condizioni non si può credere alla sincerità dei corridori italiani ingaggiati per il Giro di Francia, i quali assicurano di voler concorrere prima al Giro d'Italia. Non bisogna dimenticare che essi sono professionisti che sfruttano il loro buon momento con il maggior vantaggio possibile, e chi volesse dar loro torto dovrebbe basare il suo ragionamento su un idealismo che in questi tempi appare scomparso non soltanto in questo, ma in moltissimi altri sport. Gli organizzatori del Giro d'Italia si sono appunto trovati di fronte a questo problema e lo hanno discusso in questi ultimi mesi, ottenendo da parte di quasi tutta la stampa sportiva un vero consenso.

Non soltanto dallo scorso anno si era avvertito che la partecipazione al Giro di Francia colpiva la massima competizione nazionale, con danno di ottimi organizzatori italiani e di quella propaganda interna dello sport ciclistico che il Giro d'Italia, ad esempio, esplicava da molti anni in quelle regioni della penisola, nelle quali la diffusione della bicicletta è tuttora molto limitata. Ma nessuno ha trovato la forza di richiamare i corridori alla realtà, ed ora staremo a vedere se la maggior prova nostra sarà fatta per inviti con la esclusione di quei concorrenti già scritturati per il Giro di Francia, che non potrebbero affidare di disputare la corsa nazionale con l'impegno che essa richiede per tener fede alla legittima aspirazione degli organizzatori e del mondo degli sportivi nazionali, i quali con la loro simpatia e con il loro entusiasmo hanno triplicato la fama e la fortuna di tanti «tenori» del pedale.

Per ora si sa che le grandi prove, a partire dalla Milano-Sanremo del 26 del prossimo mese, saranno disputate ai nostri da concorrenti stranieri di buona fama. La Nazione che possiede il campione del mondo e parecchi altri corridori attualmente della sua stessa statura, non può temere questo assalto straniero nelle sue competizioni, ma è certo che il confronto internazionale accresce il prestigio delle nostre prove e obbliga i concorrenti italiani ad una maggiore serietà di propositi e ad un più forte impegno, i quali daranno il tono alle competizioni di questa imminente ripresa primaverile.

Sci.

Al confronto di altri Paesi, la stagione più propizia per le gare di sci in Italia comincia in gennaio, perchè difficilmente la neve cade a dicembre a quelle quote che possono consentire a folte masse di addestrarsi nello sci. Non tutti gli appassionati del pattino da neve possono anticipare la loro attività sportiva per portarsi fino sulle più alte pendici dove le nevi eterne possono consentire di sciare ed è quindi indispensabile attendere che l'inverno coroni di bianco le cime meno lontane e meno eccelse, perchè si possano iniziare gli allenamenti e quindi far disputare le prime gare. Ecco la ragione per cui le manifestazioni sono cominciate in Italia da poche settimane, per non aver più tregua fino a tutto aprile. Nello spazio di quindici giorni si sono avuti i primi sintomi di una attività assai intensa che in questi giorni si esplica in ogni valle d'Italia e tiene i nostri sciatori in piena mobilitazione, non soltanto per disputare le gare nazionali, ma per intervenire a quelle dell'estero, dove il fiore degli sciatori di tutta Europa si dà convegno per la disputa di un glorioso primato.

Ponte di Legno ha già fatto disputare una gara di salto e a Bardonecchia si sono in questi giorni conchiusi i Littoriali della neve e la contesa per lo Sci d'oro tra i goliardi nazionali, i quali stanno ora partecipando, sempre a Bardonecchia, ai giochi mondiali universitari ai quali sono intervenuti le rappresentanze degli studenti di tutta Europa. Tra brevi giorni l'attenzione sarà tutta rivolta al Concorso della F. I. S. indetto a Innsbruck, che assurge al massimo avvenimento europeo della stagione. Ma tutti i nostri sciatori che non hanno ancora la pretesa di essere classificati fra i campioni di fama internazionale, hanno in patria prove a cui partecipare e che si svolgono in tutte le maggiori stazioni invernali, anche in quelle di minor fama che però dispongono di sufficiente... materia prima e di confortevoli ritrovi non proibitivi per le borse meno valide. La passione per la montagna nella stagione invernale si diffonde tra noi e il numero delle gare cresce in ragione diretta dell'aumento di coloro i quali praticano questo sport a pochi eguale per salubrità e per bellezza.

Calcio.

Per quanto 25.000 persone fossero affluite il 1° gennaio scorso al Littoriale di Bologna per assistere all'incontro fra la squadra italiana e quella nazionale di Germania, pure gli esperti di calcio notarono in ciò un sintomo poco incoraggiante, perchè essi ritenevano che il pubblico dovesse concorrere in un numero molto superiore. Molti si chiesero se le numerose assenze non fossero un indice di affievolito amore per questo sport, ma la maggioranza attribuì il fatto alla opinione generale che la partita contro la Germania fosse troppo sicura per i nostri colori. Gli appassionati italiani si muovono e si commuovono solamente quando l'incontro ha tutti i toni dell'incertezza,

quando essi presentano il pericolo per l'incolumità del prestigio della nostra rappresentativa e sono meno proclivi a distaccarsi dai loro centri, se l'emozione non è per l'aria. La Germania non si presentava come un avversario troppo pericoloso e una recente disavventura dei calciatori tedeschi aveva levato le ultime inquietudini. L'incontro non assunse così le caratteristiche e il tono delle maggiori battaglie internazionali e la partita Italia-Germania non superò l'interesse di un qualsiasi incontro amichevole fra squadre di due Nazioni.

Gli è che il palato degli sportivi italiani si è fatto difficile e pretende piatti ogni giorno più piccanti. Il comportamento della squadra austriaca contro l'Inghilterra ha fatto entrare nella discussione di ogni giorno l'aspirazione verso una partita con la squadra inglese, che potrebbe essere il definitivo collaudo europeo del nostro undici nazionale, espresso dal fiore del calcio italiano. Alla massa sportiva nostra non si possono però offrire incontri piani, perchè essa ha imparato e vivere pericolosamente. Nelle partite difficili, nelle avventure arrischiate si ritroveranno ancora i pubblici mostruosamente affollati e i cuori vibranti. La vittoria dell'Italia per 3 a 1 contro la Germania non ha lasciato seguito ed essa è registrata dagli sportivi con compiacenza soltanto, perchè ha dimostrato che i nostri calciatori sono sempre forti.

Intanto ha ripreso, dopo la sosta delle feste natalizie e quella del nuovo anno, occupate dalle partite contro squadre straniere in casa e fuori, la contesa per il campionato, che assorbe l'attenzione di tutti gli appassionati della penisola.

Pugilato.

C'è voluto un *match* di Locatelli a Milano sul finire dell'anno scorso, perchè il pubblico ritornasse al pugilato e il Palazzo dello Sport, la bellissima costruzione della Fiera di Milano, rigurgitasse di folla. Il pugile italiano che due anni fa aveva varcato le Alpi per recarsi a Parigi a tentare la fortuna con la sua professione, aveva compiuto il miracolo. Egli si era già incontrato con Orlandi e i giudici un anno fa se ne erano lavate le mani, accordando il *match* pari con un verdetto che era apparso assai favorevole all'avversario di Locatelli. Questi, all'estero, conobbe in breve tempo, la gioia delle mete raggiunte. Non gli era stata facile l'ascesa e ci volle da parte sua del coraggio per giocare il suo avvenire in un ambiente come quello parigino, così saturo di mezze figure e così diffidente verso i novizi. Locatelli si impose per la sua tenacia, per la forza del suo pugno, per l'arte fine del suo comportamento sul ring. E poichè aveva chiesto al pubblico parigino il collaudo e questo era stato trionfale, la folla sportiva francese fece del giovane milanese il suo pu-

pillo. E quando questi combatteva le sale erano zeppe, perchè gli appassionati sapevano di trovarsi di fronte ad uno di quei combattenti che non deludono. Boxe chiara, stile perfetto, rapidità di intuizione, fulmineità di esecuzione furono le doti per cui Locatelli divenne l'idolo dei pubblici e trovò facilmente la via del campionato di Europa della sua categoria, nella quale non vi sono oggi avversari degni di lui.

Nel novembre dell'anno scorso egli perdette il titolo contro il belga Sibylle nella capitale del Belgio, ma il verdetto dei giudici di Bruxelles apparve a tutti una solenne ingiustizia, perchè Locatelli fu squalificato per un colpo basso che nessuno aveva visto, che Sibylle aveva timidamente accusato, che il giudice belga appoggiò con tutta l'autorità del suo mandato e che non trovò la fulminea reazione del giudice italiano. Tra la sorpresa generale, mentre il pubblico si attendeva che l'arbitro alzasse vittoriosa la mano dell'italiano per k. o. dell'avversario, la vittoria fu accordata al belga. Lo scandaloso verdetto fu stigmatizzato da tutti i giornali anche nel Belgio e mai apparve tanto grave l'ingiustizia perpetrata ai danni di un campione che fino al momento della squalifica aveva giocato con l'avversario assai inferiore di classe e di efficienza.

Dopo quell'infortunio, che per altro non scosse troppo Locatelli ben sicuro di riprendersi presto il titolo, fu combinata finalmente la rivincita tra lui ed Orlandi, altro italiano degno di star al confronto con quegli che a Parigi e in Europa aveva tenuto testa a tutti i pur formidabili assi della categoria. Prima del combattimento le opinioni erano discordi ed anche i più equanimi pronosticavano che la partita si presentava assai dubbia. Si riconosceva a Locatelli la maggior pratica di ring, ma si ponevano sulla bilancia di Orlandi la maggior freschezza, la preparazione puntigliosa e accurata, il coraggio leonino e la foga travolgente.

Il *match* mise in evidenza, fra l'entusiasmo della assistenza insperatamente numerosa, la superiore classe di Locatelli, affinatosi in tutte le sfumature della sua boxe, attraverso i combattimenti sostenuti nello spazio di due anni. Ma rivelò anche che Orlandi non è meno degno del vincitore di essere considerato un campione di classe internazionale, che potrà raggiungere alti successi se gli riuscirà di contenere l'ardore combattivo, per meglio distribuire le sue forze e disciplinare la sua tenuta in combattimento. Locatelli nel corso dell'incontro al Palazzo dello Sport riuscì a convincere gli stessi partigiani di Orlandi e a entusiasmare tutto il pubblico, il quale dimostrò chiaramente di apprezzare il pugilato, quando esso si presenta ed è praticato da campioni di quella statura, che tolgono alla boxe quel tanto che le rimane di brutalità, per presentarla in quella che essa realmente è, una fine scherma e una arte nobile.

Si è scritto tanto e si è tanto lacrimato sulla decadenza della boxe in Italia; ma è bastato un solo spettacolo a far intravedere la sua rinascita. Non sarà facile il cammino di ripresa, perchè gli spettacoli pugilistici costano caro e perchè fra noi non vi è la gran massa che li possa sostenere. Ma quando a questa massa si offrono riunioni degne, e non le si ripresentano ruderi ormai tramontati, ma si chiamano sul *ring* uomini di sicura fama e di certo rendimento, allora si può ancora aver fede in questo sport che in Italia ebbe solo fortuna quando i suoi campioni erano Erminio Spalla e Bruno Frattini che non temevano gli avversari e li andavano a ricercare tra i migliori del mondo, anche se le probabilità di vittoria erano scarse. Campioni che amavano il loro mestiere e conoscendone la durezza non ne temevano le conseguenze. Locatelli e Orlandi sono apparsi degni di loro e se il pugilato risorgerà fra noi, non dovranno essere dimenticati questi due ottimi attori che con il loro bellissimo combattimento hanno fatto rinascere una fede.

TRA I LIBRI

L'Italia fascista in cammino. – Istituto Nazionale L.U.C.E., Roma, 1932 (pag. 239: L. 10.

A celebrare il X annale della Rivoluzione Fascista, l'Istituto Nazionale L.U.C.E. ha opportunamente raccolto, facendone un elegante e suggestivo volume, 516 fotografie, moderne, geniali ed espressive, che ritraggono i molteplici aspetti della rinnovata vita dell'Italia d'oggi. E' una sintesi, destinata soprattutto ad invogliare a maggior conoscenza lo straniero, il critico preconcetto, il distratto, l'immemore. E' preceduta da una prefazione del Duce tradotta (come le didascalie che accompagnano ogni fotografia) in quattro lingue. La documentazione illustra il nuovo ordine, la Carta del Lavoro, la Conciliazione, l'agricoltura, le industrie, la navigazione interna e marittima, la radio, l'aviazione, la complessa opera di difesa ed assistenza sociale, le avanguardie, il fascismo all'estero, il dopolavoro, le forze armate, le opere pubbliche e di bonifica, le colonie ecc.

Per i Soci del Touring Club Italiano i quali ne facciano richiesta alle Agenzie dell'Istituto Nazionale L.U.C.E. — che hanno sede nelle principali città d'Italia — *il prezzo è ridotto a L. 7.50* più L. 1 per spese di spedizione.

RENZO SACCHETTI. – *Cuori nello spazio.* – Milano 1932, Ed. Sonzogno, pag. 252: L. 5.

Una vicenda sentimentale vissuta nei cieli purissimi delle Alpi, fra le cime del Bernina e la valle Malenco, drammatizzata da un volo nella stratosfera. Scritto con arte e ritmo modernissimi. Acutezza d'analisi dei caratteri e ispirazione dal l'ideale del sacrificio: cadere per ascendere.

Il Parco Nazionale del Gran Paradiso, Volume III. – Pag. 154 con numerose ill. – A cura della Commissione Reale del Parco. – Torino, Tip. Lit. Cecchini, 1932-X.

A questo volume, terzo della serie destinata alla illustrazione delle caratteristiche fisiche, faunistiche, botaniche, meteorologiche del Parco Nazionale del Gran Paradiso, hanno collaborato numerosi scienziati con articoli specializzati, alcuni di mole e di importanza notevolissima, come ad es. quello del Prof. Sacco, che fornisce (corredato di una grande carta topografica) lo schema geologico del massiccio del Gran Paradiso, con particolare riguardo alla zona del Parco, e quello del Prof. Mattirolo sull'organizzazione del Parco stesso.

Benchè il volume sia scritto soprattutto da studiosi per gli studiosi, anche il profano trova diletto nella lettura della parte introduttiva, nella quale Giorgio Anselmi espone quanto la Commissione Reale ha operato per lo sviluppo del Parco e delle peculiari forme nobili della fauna e della flora, che in esso si trovano; così con interesse si legge che gli stambecchi, i camosci e certi altri esemplari della fauna minore sono notevolmente aumentati di numero, tanto che nel 1930 si è potuta permettere, entro limiti bene stabiliti, la caccia; così con piacere gli alpinisti e turisti imparano che grange di alti valloni (Livionaz, Ciamosseretto), baraccamenti e case di caccia (Lauson e Nivolet) e nuovi rifugi (Alpe Goi), ecc., sono stati aperti all'accesso dei privati per concessione della Commissione, che ha così dimostrato di ripudiare le proposte di completo isolamento del Parco e di contemperare invece le necessità di protezione della zona con quelle della vita delle popolazioni incluse in essa e con quelle del turismo.

Almanacco Italiano Bemporad per il 1933. – Enciclopedia popolare della vita pratica. L. 9.

Ormai al suo trentottesimo anno, questa opera, in ricco volume di circa 900 pagine con moltissime illustrazioni, rispecchia gli avvenimenti mondiali dell'annata, e alle rubriche annuario diplomatico, amministrativo, economico, statistico, aggiunge una ricca serie di articoli monografici sulle più svariate attività della vita italiana.

Almanacco della Donna Italiana - 1933. – Enciclopedia della vita femminile. L. 9.

Volume di circa 400 pagine, su carta di lusso con molte figure e disegni, contiene notizie riguardanti la vita femminile e domestica, e illustra il contributo portato dalla donna nelle più svariate esplicazioni della vita nazionale.

Anche per queste due pubblicazioni, la Casa Bemporad pratica rispettivamente lo *sconto del 15 % sul prezzo di copertina* e concede la spedizione franca di porto ai Soci del Touring, che dovranno richiederla direttamente presso la Casa madre in Firenze, indicando il numero di tessera.

Se desiderate mangiare bene usate alla vostra mensa l'Olio Carli purissimo d'oliva dall'aroma dolce e squisito. Questo prelibatissimo prodotto è consumato con soddisfazione dalle migliori famiglie italiane e lo potete avere a prezzo di fabbrica in piccole damigiane consegnate al vostro domicilio. Vogliate favorirci un piccolo ordine di prova.

LISTINO VENDITE - FEBBRAIO 1933

DAMIGIANE

Listino-vendite valevole per quanto in tempo

chili 15 netto - L. 6,-- al kg.	chili 30 netto - L. 5,70 al kg.
chili 20 netto - L. 5,90 al kg.	chili 40 netto - L. 5,60 al kg.
chili 25 netto - L. 5,80 al kg.	chili 50 netto - L. 5,50 al kg.

NESSUNA SPESA A VOSTRO CARICO

Damigiane nuove gratis - Trasporto ferroviario da noi pagato - Viaggio a nostro rischio e pericolo - Pagamento verso assegno ferroviario all'arrivo della merce.

Rimettendo il pagamento anticipato ribasso di cent. 10 a chilo - Nostro C. C. Postale 4-49 - Nelle Città ove esiste il servizio, desiderando la consegna a domicilio, tenere conto dell'addebito di Lire 3 per damigiana.

Fratelli Carli

PRODUTTORI OLIO D'OLIVA

ONEGLIA

VENDITE PER CORRISPONDENZA DIRETTAMENTE AI CONSUMATORI

ETTORE M. MARGADONNA. – *Cinema: ieri e oggi*. – Editoriale Domus, Milano: L. 90.

Per lo sviluppo della letteratura cinematografica in Italia, un notevole passo avanti è segnato col volume testè uscito, opera fondamentale in quanto è la prima a compendiare, con vedute artistiche assai equilibrate, tutto il cinema dalle origini ad oggi, mettendo in giusta luce i caratteri essenziali di quest'arte e delineando le maggiori figure di realizzatori cinematografici. Molte sono le difficoltà oggi a riesumare tutto quanto è stato fatto col cinema: una pellicola non è come un libro che si possa riprendere in esame quando si voglia; ecco perchè il libro del Margadonna riesce particolarmente utile.

I *Soci del T.C.I.* che ne faranno richiesta diretta all'editore, indicando il numero di tessera, *godranno dello sconto del 20 %*, ossia pagheranno il volume soltanto L. 72.

ANTONIO ALISI. – *Il Duomo di Capodistria*. – Roma, Ed. Alisi, 1932, pag. 102.

E' uno studio attento e completo, dal punto di vista storico ed artistico, sul monumentale Duomo della bella cittadina veneta. Scritto con scioltezza dall'A., che si rivela appassionato e competente cultore della materia, costituisce la prima parte di una monografia su Capodistria che si annuncia di prossima pubblicazione.

CHINO ERMACORA. – *Guida di Udine*. – Udine, Ed. G. Chiesa, 1932, pag. 300: L. 10.

La pubblicazione, fatta sotto gli auspici del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, è un buon contributo alla conoscenza del patrimonio artistico, monumentale e storico della città di Udine.

LIDIO CIPRIANI. – *In Africa dal Capo al Cairo*. – Pag. 634, fig. 286. R. Bemporad e Figlio. Firenze, 1932: L. 35.

Di questo interessantissimo volume, che narra in forma vivace ed efficace le avventure e le osservazioni di viaggio del noto scienziato durante la sua traversata del Continente Nero, i nostri Soci possono ottenere copia con lo *sconto del 15 %* sul prezzo di copertina e con l'invio franco di porto in Italia e Colonie, facendone *richiesta diretta all'Editore* a mezzo cartolina vaglia recante il numero di tessera del Socio per il necessario controllo.

GIRAUD DI MAIO. – *Vademecum-Agenda degli Artefici della Vittoria*, 1933-XI. Anno 8°. – Pag. 310, oltre il Calendario, rilegato in tela. Ed. Delegazione Piemontese dell'Associazione Nazionale Mutilati, Corso Stupinigi, N. 206, Torino – Prezzo: L. 11 presso i librai e alla Sede della Delegazione citata; L. 12,50 franco di porto raccom.

Per i Soci del T.C.I. che lo chiedono alla Delegazione stessa, unendo la fascetta con cui ricevono le pubblicazioni del T.C.I.: L. 11, franco di porto raccomandato.

LEONARDO MELADIO. – *Lo spopolamento della montagna in Calabria.* – Roma, 1932. Istituto di Statistica R. Università, pag. 55.

Commentari dell'Ateneo di Brescia per il 1931. – Brescia, Tip. Artigianelli 1932.

Ing. NINO GALLIMBERTI. – *La Via Sacra nell'urbanismo italiano.* – Padova, 1932, pag. 15.

Ing. G. MANINO. – *Come si progetta e come si costruisce un ponte in ferro.* – Torino, 1932, Ed. Lavagnolo, pag. 165: L. 8

LUIGI DALLA LAITA. – *Brevi cenni dei Pittori Alensi dalla fine del 1600 ai primi anni del 1800. Antonio Gresta; Sebastiano Gresta; Iacopo Antonio Pellegrini; Giuseppe Maria Taddei.* – Pag. 40 con 6 illustraz. – Tip. Azzolini, Ala, 1932. Senza indicaz. prezzo.

ALBERTO STRADELLI. – *La conservazione ed il trasporto delle frutte e degli ortaggi.* – Pag. 116 con 16 fig. e 12 tav. a colori. Ed. Hoepli, Milano, 1932-X: L. 12.

Ing. ODOARDO HARLEY. – *Come si progetta e come si costruisce una teleferica.* – Torino, 1932, Ed. G. Lavagnolo, pag. 332: L. 9.

Ing. ODOARDO HARLEY. – *Come si progetta e come si calcola un motore d'automobile e di aviazione.* – Torino, 1932. Ed. G. Lavagnolo, pag. 240: L. 10.

Prof. ANGELO ULIVO – *Radiotelefonia per i dilettanti.* – Torino, 1933. Ed. G. Lavagnolo, pag. 254: L 18.

M. e P. PERRONE. – *L'Ansaldo, la guerra e il problema nazionale delle miniere di Cogne.* – Genova, 1932. S. Edizioni e Pubblicazioni, pag. 119, illustrato.

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1932-XI

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 dicembre 1932		N. 170 289
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 25 763
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1932	» 21 518	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1932	» 9 634	
		» 220 707
Totale Soci		N. 416 759

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80